ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 7-8. Rok wydania siódmy. || TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 29 lutego 1928 r. || Ogólnego zbioru Nr. 205

Urządzenia przeładunkowe Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa w Gdyni.

Na mocy specjalnej umowy z Rządem Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe uprawia żeglugę własnemi statkami morskiemi celem w głównej mierze eksportu polskiego węgla koncernu węglowego „Robur"; część molo południowego została wydzierżawiona przez to towarzystwo w celu przeładunku masowych towarów.

Jestto część molo nieobsłużona istniejącemi rządowemi dźwigami mostowemi. Wypadło więc Towarzystwu Polsko-Skandynawskiemu w celu zwiększenia sprawności przeładunkowej swej części poczynić szereg inwestycyj w postaci skomplikowanych, lecz bardzo wydajnych nowoczesnych urządzeń przeładunkowych.

Fundamenta pod te urządzenia już są wykonane: część urządzeń stanie już w drugiej połowie kwietnia, druga część w jesieni b. r.

Pierwsza serja urządzeń obejmuje 2 dźwigi portalowe obrotowe z chwytaczami dla nasypowych towarów: dla rudy na 7 ton i dla węgla na 5 ton. Pierwszy z tych dźwigów ma być oddany do użytku już 23-go kwietnia br., drugi zaś w miesiąc później. Dźwigi te przedstawiają nader ciekawą konstrukcję, gdyż żórawie ich mogą omijać maszty i inne przeszkody napotykane po drodze przez podniesienie wystającego ramienia, a przytem chwytacz wiszący w powietrzu nie zmienia swej wysokości.

Gdyby chwytacz zmieniał swą wysokość podczas podniesienia ramienia i jednoczesnego obracania kranu, powstałoby znaczne kołysanie 5—7 tonowego ciężaru zawartego w chwytaczu i konstrukcja kranu byłaby zagrożona uszkodzeniem przez dodatkowe znaczne obciążenie, wynikające z kołysania i szarpania.

Uniknięto tego przez urządzenie ramienia załamującego się w ten sposób, że górna składowa część takiego ramienia zostaje zawsze poziomą, zmienia się tylko odchylenie dolnej części, złączonej z górną zawiasem. Urządzenie łańcuchowe znajdujące się nad domkiem prowadzącego dźwig odciąga punkt zawiasu wstecz, gdy trzeba ominąć jakąś przeszkodę. W ten sposób ramię dźwigu, gdy jest wysunięte, — ma kształt cepu, gdy jest odciągnięte dla uniknięcia przeszkody, ma kształt górnej części litery z, jak to widać na schematycznym rysunku.

Dźwigi tego rodzaju są nowością i wykonywane są przez firmę niemiecką Demag.

Jak się zdaje na pierwszy rzut oka podniesienie ramienia jest zbytkiem, gdyż w ostatecznym razie krany portalowe mogą poradzić sobie jednoczesnem jeżdżeniem całego portalu.

W rzeczywistości jeżdżenie portalem pochłania tyle czasu, że przez niepełne wyzyskanie dźwigów oraz stratę czasu dla okrętu powstaje nierentowność zwykłych kranów portalowych pracujących w tych warunkach. Zachodzi nowe pytanie, czy w przyszłości nie rozwinie się sposób wciągania ciężaru wiszącego bliżej osi obrotowej przy obrocie na 90 stopni i więcej, nawet poza wypadkami gdy po drodze się znajduje przeszkoda. Przy zwiększeniu szybkości roboczej obracania kranów, jaka się daje zauważyć, oraz dużej wartości wysięgu licząc od osi w chwili opuszczania ładunku do ładowni, względnie wyciągania go z niej, istnieje prawdopodobieństwo zmniejszenia z czasem szkodliwych sił działających, a przez to zwiększenie szybkości pracy kranów przez skracanie drogi i odległości ładunku od osi kranu, przy pomocy wciągania ramienia.

Inny sposób rozwiązania zagadnienia omijania masztów itp. przez podnoszenie ramienia — to wypuszczanie automatyczne liny, na której zawieszony jest ciężar. Specjalny wózek jeździ nad dachem domku kierownika dźwigu wydłużając przez zmianę swej pozycji na szynach linę, zakończoną podnoszonym ładunkiem.

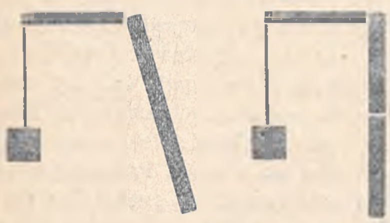
Tego rodzaju dźwigi już są zasto-

sowane w porcie gdańskim dla przeładunku drobnicy i innych towarów (przy magazynach wolnej strefy). Tych kranów jest dwa, dwa zaś inne tegoż systemu uruchomione będą niebawem dla przeładunku węgla i rudy, z chwytaczami.

Dopiero praktyka wskazać może, które z tych dwu rozwiązań da lepsze wyniki.

Zmontowanie dwu kranów portalowych pozwala Polsko-Skandynawskiemu Towarzystwu zwiększyć przeładunek węgla w Gdyni o 100 000 ton miesięcznie.

Jednocześnie z montowaniem tego rodzaju dźwigów odbywa się budowa rozległych fundamentów pod wywrotnicą, która ma stanąć w październiku.



Wywrotnica ta, tego samego systemu mostowego co istniejące dźwigi mostowe, będzie się różniła od nich jeszcze większemi rozmiarami, oraz tem, że przenosić się będą całe wagony. Wywrotnica unosi wagon w powietrzu, następnie wzdłuż konstrukcji mostowej prostopadle do linji nabrzeża przenosi go w powietrzu aż poza krawędź nabrzeża, jednocześnie obracając go pod kątem zbliżonym również do prostopadłego do linji nabrzeża. Na wiszącej części mostu będzie uwieszona znacznie niżej rura teleskopiczna w górnej części rozszerzająca się w olbrzymi lej. Wózek trzymający pod sobą w powietrzu wagon z węglem zajedzie na część wiszącą dźwigu mostowego, wagon przechyla się w powietrzu nad tym lejem i wysypuje doń zawartość, którą rura teleskopiczna skierowuje do ładowni statku. Wagon wraca drogą powietrzną na jeden z torów.

O rozmiarach tej wywrotnicy mostowej świadczy najlepiej to, że rozpiętość jej środkowej części, pozwalającej na podnoszenie wagonów, obejmie 5 torów, wysokość zaś konstrukcji wynosić będzie 28 metrów.

Zmontowanie tej wywrotnicy pozwoli zwiększyć przeładunek miesięczny węgla w Gdyni środkami Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa jeszcze o 250—300 000 miesięcznie.

Gdy wywrotnica już będzie czynna, wymienione wyżej dźwigi portalowe prawdopodobnie pracować będą przeważone dla importu, mianowicie rudy szwedzkiej, służącej częściowo jako powrotny ładunek dla statków Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa, eksportującego do Szwecji węgiel. W ten sposób obydwie instlacje zapewnić mogą eksport dodatkowy 300 000 ton węgla oraz import dodatkowy 100 000 ton rudy miesięcznie, przy najszybszem i najtańszym (co najważniejszą) sposobie ładowania i wyładowania.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Żegluga Przybrzeżna w r. 1928. P.P. „Żegluga Polska" organizuje w roku bieżącym szereg wycieczek zagranicznych do Danji, Szwecji, Finlandji, Estonji i Łotwy na przebudowanym i odnowionym statku „Gdynia". Wycieczki te rozpoczną się w drugiej połowie maja i trwać będą do końca września, umożliwiając szerokim sferom publiczności zwiedzenie dwóch krajów skandynawskich o bogatej kulturze i przeszłości, oraz młodych państw bałtyckich. P.P. „Żegluga Polska" dla wygody pasażerów załatwiać będzie sama formalności paszportowe.

Żegluga przybrzeżna również pomyślnie się rozwija. W roku bieżącym będą przygotowane na sezon oprócz s.s. „Gdańsk" i s.s. „Hanka" dwa statki przybrzeżne, budowane na stoczni Palmers'a w Anglji. Statki te mają po dwie śruby, pokład spacerowy, salony-palarnie, restaurację i t. p. Przy swych pięknych kształtach, znacznej szybkości i wygodzie ubikacji statki te, obok s.s. „Gdańsk", będą ozdobą naszego wybrzeża. 244 pasażerów znajdzie na nich wygodne miejsca siedzące na pokładzie spacerowym, salonie i jadalni. Głębokość zanurzenia daje gwarancję dobrego trzymania się na fali, a dwie śruby — wysokie kwalifikacje ewolucyjne.

Dzięki zwiększeniu liczby statków, publiczność będzie korzystać z częstej i wygodnej komunikacji między przystaniami. Rozkłady jazdy statków przybrzeżnych sa zastosowane do ruchu pociągów kurjerskich i pasażerskich, biegnących z głębi kraju przez Gdańsk na wybrzeże. Marszruty pociągów tych będą przedłużone do Gdyni, przez co pasażerowie unikną potrzeby przesiadania się w Gdańsku. Bilety kolejowe do Gdyni, Jastarni i Helu będą ważne na przejazd statkami do tych miejscowości, o ile zostaną odpowiednio ostemplowane w kasach kolejowych miejsca przesiadania się na statek, naprzykład pasażer, który wykupił bilet w Warszawie na Hel, może w Gdańsku przerwać podróż koleją i z Gdańska na Hel dojechać statkiem P. P. „Żegluga Polska" co mu zaoszczędzi kilka godzin i pozwoli uniknąć długiej i męczącej podróży koleją naokoło zatoki.

Gdynia, dnia 21 lutego 1928 r.
Państwowe Przedsiębiorstwo
„Żegluga Polska".

Trzymasztwy żaglowiec szkolny „ISKRA" szykuje się do dalszej podróży. Przyjęty został tu przez wojenną marynarkę gruntownie przebudowany na Stoczni Gdańskiej trzymasztowy szkuniec szkolny marynarki wojennej „ISKRA". Statek ten wyposażony w motor pomocniczy odbędzie podróż ćwiczebną tegoroczną na morze Śródziemne. „ISKRA" odpłynie z Gdyni prawdopodobnie już w początkach maja.

W Gdyni port i reda przepełnione statkami. Od soboty odczuwa się ogromne ożywienie ruchu portowego w Gdyni, które jest niewątpliwie zapowiedzią wielkiego wiosennego ruchu w naszym porcie, który dwukrotnie przewyższać ma ruch zimowy. W ostatnich dniach przeładunek dzienny węgla sięgnął już rekordowej liczby 5 900 ton, co stanowi prawie 50 % dziennego przeładunku węgla w Gdańsku. Na redzie oczekuje obecnie możności ładowania 6 statków, ładuje zaś w porcie 7 większych statków.

Obniżenie frachtów kolejowych na węgiel. W najbliższych dniach ogłoszone zostanie rozporządzenie ministra komunikacji na mocy którego obniżone zostaną czasowo frachty kolejowe dla przesyłek węgla okrętowego, nadawanych na składzie całych pociągów najmniej 700 ton, z przeznaczeniem do Szczecina. Zniżki te będą stosowane do transportów, kierowanych na Drawski Młyn i Poznań—Tama Garbarska. Opłata od tych transportów pobierana będzie w wysokości 6,20 zł za tonę. Powyższe rozporządzenie przyczyni się w znacznej mierze do wzmożenia wywozu węgla bunkrowego do Szczecina. Jednocześnie zostaną stworzone warunki, umożliwiające skierowanie węgla do Poznania, celem dalszego przeładunku na szkuty i wywozu Wartą i Odrą do Szczecina. Port poznański jest jednym z najlepiej urządzonych w Polsce portów rzecznych, i posiada zdolność przeładunkową, wynoszącą około trzech tysięcy ton dziennie.



Ruch portu gdańskiego za poprzedni tydzień. Ruch okrętów w ostatnim tygodniu okazał się znaczniejszym aniżeli przewidywano, a ruch towarowy, z wyjątkiem węgla, którego przeładowano nieco mniej niż zwykle, utrzymał się na poprzednim poziomie. — Weszło do portu w tygodniu 86 statków morskich, w tej liczbie 76 parowców, 3 motorowce 1 żaglowiec z mot., 5 holowników, 2 lichtugi morskie, 1 draga. — Ze statków tych 43 przybyło pod balastem i próżnych, 22 z drobnicą, 8 z żelastwem, 5 z pasażerami i drobnicą, 4 z rudą żelazna, 2 ze śledźmi, 1 z tomasówką, 1 z węglem. — Pod polską banderą przybyło statków 2, pod gdańską 1, pod duńską 9, pod szwedzką 19, pod niemiecką 35, pod łotewską 4, pod angielską, norweską po 3, pod francuską, włoską, holenderską po 2 statki, pod fińską, litewską, grecką i belgijską po 1.

Na wyjściu zanotowano 107 statków, w tej liczbie 54 z węglem, 18 z

drobnicą, 13 próżnych, 9 z drzewem, 4 z pasażerami i drobnicą, oraz po 1: z pasażerami i pocztą, z drobnicą i zbożem, z drobnicą i końmi, z drzewem i drobnicą, z podkładami, z cukrem, z reszta ładunku śledzi, z brykietami żelaznemi, z parafiną.

Przeładowano w tygodniu z kolei na statki 84 657 t. węgla, oraz wyładowano z kolei na eksport morzem: 813 ładunków wagonowych drzewa, 106 zboża, 114 cukru, 790 innych towarów. — W imporcie przeładowano ze statków na kolej: 11 455 t. rudy, 4 285 t. złomu żelaznego, 7 495 t. nawozów sztucznych i 5 344 t. innych towarów.

Ruch osobowy był znaczny, szczególnie na wyjściu. Przyjechało drogą morską 124 pasażerów, w tej liczbie z Nowego Yorku parowcem Lituania 69 osób, z Lipawy 32 osoby, z Kopenhagi 14, z Londynu 8, z Hull 1. Odjechało parowcem Kowno do Hull, ażeby udać się w dalszą drogę — 261 pas., parowcem Baltonia do Londynu w tym samym celu 139 pas., do Kopenhagi 72 pas., do Lipawy 30.

Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu. Dopiero w ostatnich dniach tygodnia nastąpiło ożywienie ruchu portowego, które jednak nie zdołało podnieść liczb tygodniowych. Przybyło do portu w tygodniu 97 statków morskich, w tej liczbie 87 parowców, 1 motorowiec, 2 żaglowce z mot., 3 holowniki, 3 lichtugi morskie, 1 draga. — Wśród statków tych 53 były próżne, 15 z drobnicą, 11 ze żelastwem, 5 z pasażerami i drobnicą, 5 z rudą żelazną, 2 ze śledźmi, oraz po 1: z tomasówką, fosfatem, saletrą, zbożem, pszenicą, świeżą rybą. — Ciekawem zjawiskiem w porcie był fiński parowiec Orient o nośności 7 000 ton, który w drodze do Ameryki południowej, po załadowaniu celulozy w Hangö przybył do Gdańska po ładunek polskiego cementu i dla wzięcia węgla na drogę.

Na wyjściu zanotowano w tygodniu 87 statków, w tej liczbie 31 z węglem 18 z drobnicą, 15 próżnych, 4 z pasażerami i drobnicą, 8 z drzewem, 4 z cukrem, 2 z resztą ładunku śledzi, oraz po 1: z drzewem i drobnicą, z drobnicą i końmi, z pasażerami i pocztą, z podkładami, z superfosfatem.

Przeładowano w tygodniu z kolei na statki 76 161 t. węgla, co oznacza spadek w stosunku do stycznia o przeszło 15 %. Drzewa wyładowano z kolei na eksport 842 wag., zboża 117 wag., cukru 225, innych towarów 670 wag. Liczby te wskazują, że zmniejszył się nieznacznie tylko eksport węgla, natomiast ożywił się ponownie eksport cukru. — W imporcie przeładowano ze statków na kolej 6 947 t. rudy żel., 7 415 t. żelastwa (złomu), 7 055 t. nawozów sztucznych i 4 525 t. innych towarów. W imporcie daje się zauważyć lekkie obniżenie się wszystkich pozycyj, wynikające ze zmniejszonego ruchu statków w porcie. Zjawisko to jest związane z porą roku i już w marcu oczekiwać można zwiększenia się ruchu statków i towarów w porcie. — Ruch osobowy był na wejściu nikły (22 pas. z Londynu, Hullu i Kopenhagi) większy zaś znacznie na wyjściu (374 pas.) dzięki odjazdowi do Nowego Yorku parowca Bałtycko-Amer. Linji Lituania z 285 pasażerami.

Wypadek parowców „Warta“ i „Niels Ebbesen“ w Gdańsku. Gdy parowiec Warta był 26-go lutego wprowadzony do portu gdańskiego przez dwa holowniki gdańskie, w zgięciu kanału portowego, gdzie już niejednokrotnie zdarzały się wypadki, pojawił się wychodzący z portu z przeznaczeniem do Kopenhagi duński parowiec osobowy Niels Ebbesen. „Warta“ zdążyła jeszcze rzucić kotwicę, co nie mogło jeszcze powstrzymać statku, będącego z pełnym ładunkiem i mimo biegu maszyny „Warty“ wstecz nastąpiło zderzenie. Warta wyszła bez szwanku, natomiast burta Niels Ebbesen została rozpruta na długości ośmiu metrów przez wiszącą w nozdrzu kotwicznem drugą kotwicę Warty. Parowiec duński musiał pozostać w porcie dla naprawy. Przypuszcza się, iż wypadek został wywołany przez mylny manewr parowca Niels Ebbesen. Warta w chwili wypadku była pod rozkazami pilota portu gdańskiego.

RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

15 lutego szw. par. PLATO 451 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.).

16 lutego: szw. par. RUBFRED 409 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), szw. par. GUSTEN 354 t. z Landskrony próżny (Speed).

17 lutego: pol. par. KRAKÓW 1122 t. z Norrköpingu próżny (Żegl. Polska).

18 lutego: franc. par. POLOGNE 1841 t. z Le Havre z 5 pasażerami i 3 t. drobnicy (Co Gen. Transatl.), norw. par. JAEDEREN 493 t. z Szczecina próżny (Shipco), norw. par. BOMMA 462 t. ze Skien z 1020 t. saletry (Polski Lloyd).

19 lutego: ang. par. BALTARA 1388 t. z Gdańska próżny (Polski Lloyd), niem. par. TIP 766 t. z Malmö próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. KAJSA 730 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand).

20 lutego: niem. par. CONSUL POPPE 878 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand), szw. par. ROBERT 1604 t. z Göteborga próżny (Polsko - Skand), szw. par. CAMELIA 858 t. z Göteborga próżny (Hartwig), szw. par. KJELL 688 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.).

21 lutego: norw. par. BRUSE 1010 t. ze Skien z 1024 t. saletry (Polski Lloyd).

22 lutego: szw. par. ELLEN 948 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.).

23 lutego: pol. par. KATOWICE 1 108 t. z Norrköpingu próżny (Żegl. Polska), szw. par. CARING 518 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. par. MAJ 1 144 t. z Dramen próżny (Hartwig), szw. par. DALHEM 643 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Sk.).

24 lutego: szw. par. THURE 296 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand.), pol. par. TORUŃ 1 121 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska), szw. par . OTHIS 760 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.).

25 lutego: szw. par. CIMBRIA 320 t. z Göteborga próżny (Speed), szw. par. MERCUR 800 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), pol. par. WARTA 1698 t. z Casablanca z towarem (wył. w Gdyni 90 t. trawy morskiej) (Żegl. Polska), niem. par. PHILA 727 t. z Fredrikshavnu próżny (Pol. Ag. Morska).

26 lutego: łot. par. SKOUTS 1 329 t. z Gandawy próżny (Hartwig), łot. par. SIGULDA 1 260 t. z Gandawy z 1 000 t. tomasówki (Hartwig), norw. mot. BOB 269 t. z Porsgrundu z 612 t. saletry (Polski Lloyd), szw. par. ERIK 123 t. z Słupska próżny (Speed).

27 lutego: norw. par. JOERN 530 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. ELSIE 840 t. z Kalmaru próżny (Polsko-Skand.).

28 lutego: duń par. VENDIA 628 t. z Struer próżny (Hartwig).

Na wyjściu:

15 lutego: niem. par. RICHARD 720 t. do Durazzo z 205 t. towaru (Hartwig), łot. par. IMANTA 731 t. do Lipawy z węglem (Polski Lloyd), fr. par. CHATEAU LAFITE 1285 t. do Gdańska próżny (Polski Lloyd).

16 lutego: niem par. HELENE 1324 t. do Sönderborga z węglem (Speed), szw. par. MACEDONIA 933 t. do Oxelösundu z węglem (Polsko-Skand.).

17 lutego: szw. par. PLATO 451 t. do Bergen z węglem (Polsko-Skand.),

szw. par. RUBFRED 409 t. do Skien z węglem (Polsko-Skand).

19 lutego: franc. par. POLOGNE 1841 t. do Le Havre z 236 pasażerami i 17 t. drobnicy (Co Gen. Transatl.), norw. par. JAEDEREN 493 t. do Stavangeru z węglem (Shipco), ang. par. BALTARA 1388 t. do Cherbourga z 400 pasażerami (Polski Lloyd).

20 lutego: pol. par. KRAKÓW 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska).

21 lutego: szw. par. GUSTEN 354 t. do Stege z węglem (Speed).

22 lutego: norw par. BOMMA 462 t. do Gdańska próżny (Polski Lloyd), niem. par. TIP 766 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. CONSUL POPPE 878 t. do Rouen z węglem (Polsko-Skand.).

23 lutego: szw. par. KAJSA 730 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. ROBERT 1 604 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. CAMELJA 858 t. do Göteborga węglem (Hartwig), szw. par. KJELL 688 t. do Karlskrony z węglem (Polsko-Skand.).

25 lutego: norw. par. BRUSE 1 010 t. do Drammen z węglem (Pol. Lloyd), szw. par. ELLEN 948 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. CARING 518 t. do Eugene z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. MAJ 1 145 t. do Limhamnu z węglem (Hartwig), szw. par. DALHEM 643 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. THURE 295 t. do Porsgrundu z węglem (Polsko-Skand.).

26 lutego: szw. par. CIMBRIA 320 t. do Hou z węglem (Speed), pol. par. WARTA 1 698 t. do Gdańska z resztą ładunku (Żegl. Polska).

27 lutego: szw. par. OTHIS 760 t. do Rönneby z węglem (Polsko-Skand.).

28 lutego: pol. par. KATOWICE 1108 t. do Norrköpingu z węglem Żegl. Polska), pol. par. TORUŃ 1 121 t. do Limhamnu z węglem (Żegl. Polska), niem. par. PHILA 727 t. do Korsöru z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. ERIK 123 t. do Fredrikshamnu z węglem (Speed), norw. mot. BOB 269 t. do Gdańska z reszta ładunku (Pol. Lloyd).

Do wszystkich oficerów marynarki handlowej.

Od chwili powstania polskiej Marynarki Handlowej daje się zauważyć istnienie całego szeregu kwestji spornych, mających dla oficerów Maryn. Handl. doniosłe znaczenie. W pierwszym rzędzie są to sprawy dotyczące uposażenia, urlopów, ubezpieczenia na wypadek lub śmierci, oraz czasu pracy na statkach w małej żegludze. Okres organizacyjny, w jakim przedsiębiorstwa żeglugowe znajdowały się w roku ubiegłym (1927), był niedostosowany dla uregulowania wyszczególnionych kwestji. Obecnie, kiedy przedsiębiorstwa te rozpoczynają swą normalną egzystencję, chwila jest najwięcej odpowiednią.

Nie ulega wątpliwości, że instytucją powołaną do reprezentowania interesów oficerów jest Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Doskonałym przykładem w tym względzie są związki angielskie, francuskie lub niemieckie, które przy współudziale związków armatorów opracowują warunki służby ku zupełnemu zadowoleniu obu stron.

W najbliższym czasie, zgodnie ze Statutem Związku Oficerów Polskiej Mar. Handl., odbędzie się Walne zebranie członków, celem wyboru nowych władz Związku i ustalenia programu działania. Wszyscy członkowie Związku winni przedstawić swe wnioski osobiście, lub w razie nieobecności, wynikłej z przyczyn od nich niezależnych — na piśmie.

Warunkiem pomyślnej działalności Związku oraz przeprowadzenia wysuniętych postulatów jest udział wszystkich oficerów w naszym związku. Wzywa się wszystkich kolegów, którzy dotychczas nie są członkami związku do bezwłocznego wstąpienia do organizacji. Zgłoszenia przyjmuje sekretarz związku inż. mor. Ciechanowski, Gdańsk, Neugarten 27, Urząd Marynarki Handlowej.

Należy spodziewać się, że apel powyższy nie pozostanie bez echa.

Naval.

WYPADKI MORSKIE.

Rozbicie się dwumasztowca duńskiego. Żaglowiec dwumasztowy duński „STERNA“, który opuścił 15-go lutego port gdański z ładunkiem 150 t. węgla z przeznaczeniem do Kolding (Dania) otrzymał przeciek i zawrócił z wiatrem do Piławy. Po drodze jednak stracił żagle i został wyrzucony na mierzeję. Załogę uratowano przy pomocy aparatu racowego. Statek uchodzi za stracony.

RYBACTWO MORSKIE.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą rybą odbywał się przy cenach mocnych i obrotach znacznych. Prócz miejscowej ryby nadeszło 1 600 małych skrzyń śledzia szwedzkiego na parowcu Thetis, nie licząc ładunków wagonowych.

Co do przywożonych śledzi to ceny ich na miejscu w Szwecji i Norwegji jeszcze są wysokie, jednak jak się zdaje wobec polepszających się połowów ulegną one zniżce, zwłaszcza na śledzie norweskie. Na rynku gdańskim ceny były: na świeże śledzie 0,20—0,25 guldena za funt, za dorsze 0,50, za węgorze 3,00, za łososie do 3-ch guldenów, za szczupaki do 1,40 gld., za karpie do 2 gld.

Za wędzony towar płacono: za szproty 0,50, za buklingi 1,— gld., za norweskie olbrzymie buklingi 0,80, za fladry 1.30—1,50 gld., za węgorze 5,— gld., za smażone minogi 2,20—2,40 gld. za funt.

Handel śledźmi. Zapasy angielskie matjasów są już prawie całkowicie wyczerpane i istnieje jedynie podaż matfullsów. Obecnie poszukiwane są jaknajwyższe gatunki, przyczem ożywione żądanie jest właśnie na mattjasy. Na świeższe solenie popyt jest mały. Naogół zapotrzebowanie na solone śledzie jest wielkie, sporo zakupujących przybywa z Polski. Ceny trzymają się na poprzednim dość wysokim poziomie, z wyjątkiem ryby świeżego solenia.

Na szkockie śledzie ceny były: za najlepszy Large Mattjes 95 sh. za dwie półbeczki, Selected Mattjes i Medjum Mattjes odpowiednio 85 i 75 sh. za dwie półbeczki. Trade Mark Mattfulls 56 sh.. Mattjes 55 sh., zwykłe Matfulls 50 sh.. Mattjes 48—49 sh. Crown Mattjes 49 sh., Crown Matfulls 53—54 sh., Crown Spents 36—37 sh., Tornbeffies 29—31 sh.

Śledzie yarmutskiego połowu znalazły duży popyt. Yarmouth zwykłe mattjasy szły po 48—49 sh., Matfullsy po 50 sh. Półbeczki są droższe o 4 sh. na dwu półbeczkach.

Na norweskie śledzie jest spore zapotrzebowanie na wiosenne śledzie 1927 roku, które są obecnie w dobrej formie. Za Vaarheringe 1927 roku 6—700 sztukowe płacono 27 sh., za 5—600 sztukowe 26 sh., za 4—500 sztukowe — 25 sh. Półbeczki są droższe o 3 sh. na dwu półbeczkach.

Wszystkie ceny powyższe rozumieją się franco wagon lub franco statek w Gdańsku, bez cła.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

10 lutego:
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga 2772/1 i 277/2 beczek.

11 lutego:
niem. par. **Königeberg** 393 z Yarmouth 3103/1 i 1201/2 beczek.

16 lutego:
niem. par. **Vineta** 299 z Yarmouth, 3320/1 i 959/2 beczek.
niem. par. **Gertrud** 504 z Yarmouth, 4469/1 i 1608/2 beczek.
łot. par. **Mars** 280 z Yarmouth.

20 lutego:
szw. par. **Thetis** 83 z Göteborga 1600/2 skrzyń świeżych śledzi.

21 lutego:
niem. par. **Elisabeth** 287 z Yarmouth 3033/1 i 1157/2 beczek.

Najbliższe perspektywy rozwoju portowego Tczewa.

Wiele się w swoim czasie mówiło o dalszych możliwościach rozwoju Tczewa jako portu morskiego, które są uznane za znakomite, dzięki położeniu Tczewa przy Wiśle, przy węźle kolejowym i bliżej kraju aniżeli Gdańsk i Gdynia.

Przeskoku jednak od stanu nieistnienia portu do tych szerokich planów nie było aż do początku wojny celnej z Niemcami, a następnie wybuchu trwałego angielskiego strejku.

Skierowanie się naszego węgla na Bałtyk stworzyło podstawy dla rozwoju portu morskiego w Tczewie, z posługiwaniem się dolnym biegiem rzeki i wylotem pod Schiewenhorst dla żeglugi lichtug morskich o zanurzeniu do 3,2 metra.

Powstało towarzystwo dla eksploatacji urządzeń portowych i floty lichtug morskich — „Żegluga Wisła-Bałtyk", którego założenie i pierwsze pomyślne kroki związane są z warunkami jakie stworzyły się podczas strejku angielskiego.

Towarzystwo to, jeszcze nim podniosło banderę polską na 14-u lichtugach morskich, frachtowało przez dłuższy czas lichtugi niemieckie dla przewozu węgla. Ażeby umożliwić lichtugom obcym żeglugę do Tczewa wypadło ogłosić port morski w Tczewie za istniejący.

Prowizorjum jednak trwało następnie blisko 2 lata i dopiero obecnie zdecydowanem zostało ogłoszenie urzędowe portu morskiego w Tczewie oraz uregulowanie ustawowe opłat tego portu.

Oto co pisze w tej sprawie na łamach urzędowego „Przemysłu i Handlu" kierownik Wydziału Portowego Dep. Mor. M. P. i H. St. Łęgowski:

„W dniu 11 b. m. Rada Ministrów uchwaliła rozporządzenie o poddaniu Kapitanatu Portu w Tczewie kompetencji Urzędu Morskiego w Gdyni i uregulowaniu innych spraw, związanych z żeglugą morską w porcie tczewskim. W niedługim czasie odnośne rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej ukaże się w „Dz. Ust. R. P.".

Tem samem zostanie uregulowany stan rzeczy, który istnieje już od chwili — w której Tow. „Wisła-Bałtyk" zaczęło swe transporty węglowe wysyłać przez ujście Wisły w Schiewenhorst na Bałtyk, t. j. od lata 1926 roku.

Wywóz ten napotkał początkowo na poważne trudności, które stopniowo trzeba było usuwać. Przedewszystkiem zwalczono trudności powstałe wobec opozycji części Rady Portu co do pogłębienia Wisły w Schiewenhorst i obstawienia ujścia i samego nurtu pogłębionego znakami. Okazało się, że roboty pogłębiarskie na tym odcinku dobrze się trzymają i że będą w roku bieżącym wymagały tylko nieznacznych poprawek. Dalej, trzeba było przezwyciężyć trudności celne przy bezpośredniej odprawie morskich statków w Tczewie, następnie trzeba było zorganizować służbę pilotową w ujściu.

Towarzystwo Wisła-Bałtyk nie szczędziło kosztów i pracy, aby stworzyć poważną flotę w postaci pięciu holowników i czternastu barek od 600 do 1 000 ton każda. Dalej, uporządkowano należący do Towarzystwa brzeg powyżej mostu kolejowego w Tczewie i urządzono na nim instalację taśmową o wydajności 300 ton na godzinę, również rozbudowano odpowiednio odnogę kolejową do tego zaczątku portu morskiego, dostępnego przez cały rok dla statków morskich o głębokości 3 metrów, z wyjątkiem krótkiego okresu czasu, gdy Wisła lodem się pokrywa *). Holowniki morskie holują tylko do Schiewenhorst, powyżej już holują holowniki rzeczne. Tabor, stworzony przez Towarzystwo Wisła-Bałtyk, nie może przewieźć więcej niż 20 000 ton węgla miesięcznie, urządzenia zaś mechaniczne oraz kolej może sprostać ruchowi do 100 000 ton miesięcznie. Rażący więc brak taboru jest przyczyną, że eksport węgla przez Tczew nie wzrasta znacznie. Towarzystwo niema finansowych możliwości nabycia większego taboru, ale w każdym porcie morskim własnemi statkami wywozi się tylko część obrotu całego portu, resztę wywożą statki narodowości obcej. W porcie tczewskim poza statkami Towarzystwa Wisła-Bałtyk innych statków niema. Port tczewski nie jest jeszcze znany na rynku frachtowym. Usunąć tę anomalję ma rozporządzenie, o którem powyżej mowa. W końcu, gdy strona prawna będzie uregulowana, należy oczekiwać stopniowego ożywienia w żegludze tego trzeciego polskiego portu na Bałtyku.

Artykuł pierwszy rozporządzenia poddaje Kapitanat morskiego portu w Tczewie Urzędowi Morskiemu w Gdyni. Temsamem jednolicie są uregulowane sprawy bezpieczeństwa na statkach, ich mechanizmów i pobieranych opłat portowych. Organizację Kapitanatu ustali rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu. Granice portu morskiego ustalą wspólnie Ministrowie Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych (art. 2). Statki tczewskie mogą być zarejestrowane w rejestrze statków morskich przy sądzie powiatowym w Wejherowie (art. 3). Artykuł czwarty postanawia, że narazie ustawa o opłatach portowych nie stosuje się do portu tczewskiego z wyjątkiem opłaty za wejście i wyjście; dalsze opłaty mogą być wprowadzone przez rozporządzenie Ministrów: Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Robót Publicznych.

Jeżeli weźmiemy na uwagę, że przez Tczew już 50 000 ton węgla miesięcznie przechodziło, z tego wprawdzie większość przez Gdańsk na powtórne przeładowanie, to możemy stwierdzić, że niniejsze rozporządzenie powinno się przyczynić do zachęcenia statków obcych do zawijania do tego portu; wówczas zdolność eksportowa Tczewa może się z łatwością podnieść do 1 000 000 ton rocznie, do czego kolej i urządzenia mcehaniczne najzupełniej są przystosowane."

Rozwój dalszy portu tczewskiego zapowiada się w trzech kierunkach:

Po pierwsze jako port drzewny. Jak wiadomo rząd wstawił do budżetu na rok 1928/9 poważniejsza kwotę na ten cel. Jak się wyjaśniło dziś i jak się też należało spodziewać, port powstanie w Czatkowach, pomiędzy starym a nowym wałem, na terenach rządowych. Przy wejściu będzie szluza, izolująca port drzewny w razie wysokiej wody. Takie położenie portu drzewnego pozwoli na doprowadzenie do niego statków większych aniżeli do Tczewa, oraz nagromadzenie na stojącej wodzie odpowiednich zapasów drzewa, przeznaczonego na eksport. Koncepcja ta łączy się z projektem bocznicy kolejowej, która połączy ten nowy port tczewski z Zajączkowem.

Po drugie jako port węglowy z ładowaniem narazie wyłącznie w porcie „Żeglugi Wisła-Bałtyk". Ten port w stanie jest obecnie przeładować do 3 000 t. węgla na dobę. Nieprawdopodobne jednak jest ażeby z tej przystani powyżej mostów położonej szedł w przyszłości cały eksport węgla przez Tczew drogą morską. Port ten jest dostępny tylko dla statków kładących maszty przy przejściu pod mostami kolejowemi. Mogą to być więc tylko lichtugi morskie oraz mniejsze motorowce.

Niemniej jednak przystań ta jako całkowicie gotowa dla intensywnego przeładunku węgla wykorzystaną być może racjonalnie o ile ładowanie odbywać się będzie przy jednoczesnej specjalizacji w trzech następujących kierunkach:

1. Ładowanie na lichtugi morskie w celu wyprowadzenia ich przez Schiewenhorst i wywożenie niemi węgla drogą morską. Ten przeładunek objąć może do 50 % zdolności przeładunkowej portu Wisły-Bałtyk.

2. Ładowanie na statki żeglugi wewnętrznej celem eksportu węgla drogą przez zalew i drogi wodne Prus Wschodnich do Litwy i Prus. Ten eksport już dziś zapowiada się bardzo interesująco. W pierwszym rzędzie ma być dostarczone na Litwę 35 000 ton węgla przy udziale w taborze holowni-

* Do powyższego dodać należy, że okres lodu w Tczewie na Wiśle jest o wiele mniejszy aniżeli na Wiśle wogóle, gdyż odcinek przyujściowy jest łamany rokrocznie przy pomocy 7-iu łamaczy lodu należących wspólnie do Rady Portu gdańskiego i Polski dla bezpieczeństwa nizin gdańskich na wypadek silnego pochodu lodów. Dzięki tej akcji Wisła pod Tczewem jest pokryta lodem tylko przez kilka do kilkunastu dni. Suma zaś dni w których w ciągu roku żegluga jest niemożliwa nie przekracza 25-iu. W zimie 1927-28 żegluga była możliwa prawie bez przerwy, jednak dla statków morskich nie było odpowiednich warunków z powodu wyjątkowo niskich wodostanów w końcu grudnia i w pierwszej połowie stycznia, kiedy Wisła pod Tczewem już była czysta od lodu. W przyszłości jednak niewątpliwie zapewniona będzie wystarczająca głębokość również w zimowych warunkach, gdy draga specjalnie przeznaczona dla Wisły Morskiej będzie stacjonowana w Tczewie.

Redakcja.

czym statków niemieckich, polskich i litewskich.

Ten przeładunek mógłby wynosić od 30—50 % przeładunku portu położonego powyżej mostów w Tczewie.

3. Ładowanie na berlinki celem bunkrowania na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa i Schiewenhorst, jak również w porcie gdańskim na statki większe. To ładowanie węgla bunkrowego będzie się stopniowo rozwijać. Należy uwzględnić, że w przyszłości bunkrować będą pod Schiewenhorst z berlinek nietylko wszystkie statki biorące w Tczewie drzewo, lecz również znaczna część statków kursujących pomiędzy Gdańskiem a Królewcem na drogach wodnych wewnętrznych, oraz statki zawijające na Wisłę Morską specjalnie do bunkrowania. Niewątpliwie koszta bunkrowania na Wiśle pod Schiewenhorst będą mniejsze aniżeli w Gdańsku i w Gdyni i w jakimkolwiek innym porcie Bałtyku.

Ten przeładunek węgla bunkrowego, objąć może stopniowo do 20—30 % całkowitego przeładunku węgla w Tczewie.

Po trzecie port tczewski rozwinąć się może jako port linjowej żeglugi do portów zachodnio-europejskich (Antwerpja, Londyn) oraz w kierunku wschodnim do portów Łotwy, Estonji, Finlandji. W obydwu wypadkach statek, rozpoczynający podróż na linji z Tczewa, bunkrowałby pod Schiewenhorst, szedłby do Gdańska i do Gdyni i dopiero z Gdyni udawał się w dalszą podróż. W ten sposób jak linja zachodnio-europejska, tak też bałtycka miałyby zapewniony ładunek ze statków wiślanych (i na statki wiślane) ze składów i strefy wolnej w Gdańsku (i na składy i strefę wolną w Gdańsku) oraz kolejowe ładunki z Gdyni (i ładunki na kolej w Gdyni).

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 18 stycznia do 13 lutego zawinęło do portu 41 statków o łącznej ładowności 23 075 ton rejestrowych netto.

Statki te przywiozły łącznie 7 830 ton ładunku mieszanego. 10 022 ton węgla polskiego, 2 400 ton i 5 140 beczek śledzi. 6 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 40 statków o łącznej ładowności 21 904 ton rej. netto.

Statki te wywiozły łącznie 7 116 ton ładunku mieszanego, 370 ton i 1 283 standarty drzewa, 6 909 beczek śledzi, 240 ton soczewicy. 3 statki wyszły próżne i pod balastem.

ESTONJA.

Szkoły nawigacyjne Estonji. Estonja posiada posiada trzy szkoły nawigacyjne, w których nauka odbywa się w dziesięciu klasach. Ogólna ilość uczni wynosiła w roku 1926/27 79. Uczących, licząc w tem siły nie całkowicie zajęte w szkołach było 26. Koszt utrzymania szkół tych wynosi około 160 tysięcy złotych po przeliczeniu.

Dyplom sterniczego żeglugi wielkiej otrzymało w ostatnim roku 17 osób, dyplom kapitana wielkiej żeglugi 5 osób. W poprzednich latach liczby były nieco mniejsze.

Dwa nowe parowce estońskie. Związek żeglugowy w Tallinnie nabył z Francji parowiec „Limoges", który otrzymał nową nazwę „Kalev". Statek ma ładowność 1 191 ton rej netto, więc nieznacznie zaledwie przewyższa nasz typ „Wilno". Prócz tego armator O. Tiedelman i Co. nabył w Niemczech parowiec „Altheidelberg", który jeszcze niedawno był w Gdyni jako statek niemiecki. Ma on ładowność 671 ton rej. netto, nazwa nowa statku „Linda".

FINLANDJA.

Ujednostajnienie klasyfikacji okrętów. Od pierwszego stycznia b. r. wprowadzono w Finlandji jednolity system rejestracji wszystkich statków uprawiających żeglugę handlową od statków o pojemności 19 ton rej. wwyż. Prócz tego dodatkowo zostaną prawdopodobnie zaprowadzone pomiary według angielskiego systemu pomiarów okrętowych.

ZWIĄZEK SOWIECKI.

W Mikołajewie ma być niebawem uruchomiona stocznia Jund dawniej Russud, która przedtem budowała duże statki wojenne. W Mikołajowie projektowana jest też budowa motorów spalinowych.

Plan rozbudowy portu w Leningradzie. Plan rozłożony na 4 lata przewiduje pogłębienie niektórych części portu do 9 i 10 metrów, zbudowanie nabrzeża dla parowców oceanicznych o długości 850 mtr., zbudowanie doku pływającego na 8 000 ton nośności, budowę nowego śpichrza zbożowego i rozbudowę sieci portowej, która pozwoli zwiększyć dzienną sprawność kolei portowych o 100 %. Koszta obliczone są na 24 000 000 rubli.

Rozbudowa floty. Od roku 1924—1927-go nabyły Sowiety zagranicą 24 800 ton brutto tonażu statków morskich, a w tychże latach zbudowano na własnych stoczniach 4 statki o łącznej pojemności 14 200 ton rej. brutto. Porównując powyższą działalność z naszą własną stwierdzić możemy, że w ciągu półtora roku, a więc w okresie 2 razy krótszym, nabyliśmy tonaż (Żegluga Polska, Wisła—Bałtyk i Polsko-Skandynawskie Towarzystwo) około 50 000 ton rej. brutto.

Wiedząc jednak jak skromna jest jeszcze nasza działalność na morzu mamy właściwą miarę przesady z jaką informują nas obce źródła o rozbudowie floty sowieckiej, która wszak obsługuje potrzeby portów na morzach Czarnem, Bałtyckiem, Białem i na Dalekim Wschodzie.

NIEMCY.

Ruch portu królewieckiego w roku 1927. W porównaniu z Gdańskiem, którego ruch w roku 1927-ym przewyższał już prawie 4-rokrotnie ruch roku 1913-go, w Królewcu liczby dla ruchu wypadły nazwyczaj małe, mniejsze nawet, aniżeli w roku 1913-ym. Liczby te niepomyślne dla Królewca maskowane są obliczaniem niemieckiej statystyki portowej i tonażu okrętów w m³ zamiast ton netto, co daje liczby 2,83 razy większe.

Faktycznie w roku 1927-ym zawinęło do portu 1.538 statków morskich o łącznej ładowności 599.000 ton rej. netto (w roku 1913-ym 1.998 statków z 644.800 ton rej. n.).

Porównanie z Gdynią, do której w roku 1927-ym zawinęło 530 statków z 422.939 ton wskazuje, że Gdynia miała ruch wynoszący około 70 procent obecnego ruchu w Królewcu, co tembardziej podziwu godne, że Królewiec ma bardzo długą tradycję handlu, zwłaszcza tranzytowego i w ostatnich 5-ciu latach rozbudował i ulepszył nadzwyczajnie i podniósł technicznie port swój i urządzenia przeładunkowe.

Również mniejsza ilość statków w stosunku do tonażu wskazuje, że Gdynia jest w stanie ładować na większe okręty i przyciąga do siebie trampy i statki linjowe znacznie większej wielkości aniżeli Królewiec. Takich statków linjowych jak parowce fińsko-amerykańskiej linji, a nawet takie jak „Pologne" francuskiej kampanji transatlantyckiej, „Baltonia" i „Kowno" angielskich linji do Królewca nie zawijają.

Również pod względem narodowości statków zawijających do Królewca obraz jest dość nie pociągający, gdyż obcych statków jest mało, przeważa kabotaż pomiędzy portami niemieckiemi, wobec czego Królewiec w warunkach powojennych jeszcze więcej niż przedtem nabiera charakteru lokalnego portu bez bezpośrednich połączeń z portami obcemi. Niesłusznem jednak jest zdanie, że Królewiec dużo stracił ze swego znaczenia przedwojennego. Faktycznie jak widać z liczb wyżej przytoczonych, również w roku 1913 ruch Królewca nie był znaczny, a jeśli Królewiec rozbudował ostatnio tak silnie swe urządzenia portowe, to widocznie w optymistycznem oczekiwaniu na uregulowanie stosunków z Polską i rozwinięcie się wówczas ruchu portowego w znacznie większej mierze, aniżeli to było za czasów tranzytu rosyjskiego w warunkach przedwojennych. Już raz w roku 1926-ym Polska ożywiła port królewiecki eksportem węgla, oraz częściowo eksportem drzewa i zapewne jeszcze przyczyni się do ożywienia tego martwego dziś portu, lecz oczywiście nie kosztem zaniedbania własnych portów z Gdańskiem włącznie, ani też kosztem dania tym portom równych warunków z Królewcem.

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu

21 stycznia: pol. par. Poznań 1122 t. do Calais z żelastwem (Bergenske), szw. par. Saturnus z Ystadu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Edward 717 t. z Malmö próżny (Bergenske), niem. par. Falk 853 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg).

22 stycznia: łot. par Kuldiga 1187 t z Gandawy z fosfatem (Voigt), belg. par. Scheidedam z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), norw. mot. Austvard z Taltal (Chili) z saletrą (Bergenske), czechosłow. par. Gette 73 t. z Kronstadu ze spirytusem (Bartram), niem. par. Margarette Schröder z Lizbony z żelastwem (Voigt), niem. par. Nordafrika 1289 t. z Casablanca z towarem (Bergenske), szw. par. Karin 739 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Vineta 299 t. z Szczecina z towarem (Reinhold), szw. par. Gudrun 483 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske), szw. par. Caster 421 t. z Malmö próżny (Bergenske), szw. par. Amazone 379 t. z Limhamnu próżny (Artus).

23 stycznia, szw. par. Ernst 880 t. z Malmö próżny (Artus), szw. par. Bdanche 210 t. z Rönneby próżny (Thor Hals), szw. par. Tanja 341 t. z Helsingborga próżny (Mory), duń. par. Uffe 1164 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), fr. par. Repute Abel Ferry 1185 t.

23 stycznia: łot. par. Leimons 198 t. z Lipawy próżny (Prowe), szw. par. Plato 451 t. z Porggrudnu próżny (Bergenske), norw. par. Dageid 935 t. z Göteborga próżny (Reinhold), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. par. Flynderborg 858 t. z Bordeaux z żelastwem (Ganswindt), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Aarhus próżny (Wolff).

24 stycznia: niem. par. Ragnar 434 t. z Kopenhagi próżny (Artus), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Nolland 720 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), duń. par. Svanholm 769 t. z Odense z towarem (Reinhold), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Botille Russ z Hamburga z towarem (Voigt), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Bojan 609 t. z Randersu próżny (Bergenske), niem. par. Käte 643 t. z Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Otis 759 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Olga 331 t. z Hamburga próżny (Prowe).

24 stycznia: niem. par. Elsfleth 275 t. z Aalborga próżny (Bergenske), niem. par. Elin 348 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), łot. par. Balva 1348 t. z Gandawy próżny (PAM), ang. par. Baltrader 1014 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Rabe z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd), szw. par. Bertil z Odense próżny (Reinhold), ang. par Kolpino 1465 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson). hol. par. Protheus z Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. mot. Lisa z Rónneby z masą papierową (Artus), norw. mot. Bob 269 t. z Skien z towarem (Bergenske), szw. par. Felicia 687 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.).

25 stycznia. szw. par. Theodor 1108 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), hol. par. Zuid Holland z Rotterdamu z węglem (Artus), niem. par. Südsee 1040 t. z Bordeaux z żelastwem (Voigt), duń. par. Farö 277 t z Kopenhagi próżny (Bergenske), niem. par. Patria 882 t. próżny (Behnke i Sieg), lit. par. Stefanie 437 (Reinhold), pol. hol. Tyran z lichtugą Antek (Wisła-Bałtyk), pol. hol. Tyran z licht. Antek 370 t. i Alek 361 t. z Kopenhagi próżne (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), niem. hol. Seeadler 58 t. z hld. dragą Normaliseering z Gdyni próżne (Voigt, Schichau), szw. ż. z mot. Cab 99 t. z Aarhus z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Phila 726 t. ze Szczecina próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. par. Helene 13 24 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par Victoria 1160 t. z Aarhus próżny (PolskoSkand., Alldag).

26 stycznia: szw. par Gusten 353 t. z Karlshamnu próżny (Bergenske, Westerpl.), wł. par. Ghiabrera 2585 t z Huelvy z rudą (Schenker, wolna strefa), niem. par. Pregel 196 t. z Kopenhagi z zelastwem (Behnke i Sieg Westerpl.).

26 stycznia: wł. par. Raffaelo 2173 t. z Sibenico z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. z Roztoku próżny (Mory, Alldag), szw. par. Fagerwik 1084 t. z Malmö próżny (Mory, Westerpl.), niemiecki par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z torem (Wolff, kan. port.), duń. par. Hindsholm 876 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa),

27 stycznia: niem. par. Danzig 575 t. z Svendborga próżny (Lenczat, Westerpl.). norw. par. Skagatind 697 t. z Kjöge próżny (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Baltannik 1034 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), szw. par. Iris 169 t. z Malmö z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Torfrid 326 t. z Rönne próżny (Reinhold, Westerplatte), duń. par. Ellensborg 729 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Bergford).

27 stycznia: duń. par. Ellensborg 729 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Bergford). niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Flensburga próżny (Prowe, Westerpl.), hld. szkuta błotna A. H. 61 z Gdyni próżna (Schichau), niem. par. Siegfried 329 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), niem. par. Selma 817 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Bestig 553 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), szw. par. Maj 1144 t. z Malmö próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Frankrig 778 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, b. port ces.).

28 stycznia: franc. par. Nicolas Jean 1182 t. z Hamburga próżny (Mory, Wisłoujście), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. z Rosyth z żelastwem (Behnke i Sieg), szw mot. Vera 221 t. z Helsingoru próżny (Mory, Westerpl.), szw. par. Hebe 610 t. z Degerhamnu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Werner Kunstmann 2379 t. z Sztokholmu próżny (Scand. Levant), niem. par. Carl Cords 498 t. z Kjöge próżny (Reinhold. Westerpl.), szw. par. Cecil 776 t. z Arendalu próżny (Pam, kan. port.), szw. par. Gylsboda 135 t. ze Słupska próżny (Behnke i Sieg, Pommerensdorf), niem. mot. Dietrich Bohnekamp 582 t. z Kolenji próżny (Dzg. Schiff. K., Westerpl.). szw. par. Snöfrid 272 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), grecki par. Dionysius Stathatos 3335 t. z Iquique ze soletrą (Prowe, b. skład węgla mar.), tur. mot. Hassan Bir 28 t. z Helsingforsu próżny (Bartram).

28 stycznia: tur. mot. Hassan Bir 24 t. z Helsingforsu próżny (Bartram), szw. par. Excelsior 841 t. z Göteborga próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Continental 305 t. z Nyborga próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Macedonia 932 t. z Sztokholmu próżny (Pam, Westerpl.), niem. par. Energie 534 t. z Rotterdamu próżny (Wolff, kan. port.), niem. parow. Lotte Hahn 643 t. z Kopenhagi próżny (Pam, kan. port.), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. z Windawy próżny (Reinhold, kan. port.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, wolna strefa),

29 stycznia: szw. par. Elsa 646 t. z Odense próżny (Artus, Westerpl.), norw. par. Torefjell 1504 t. z Holtenau próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), szw. par. Gundborg Segrell 844 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Lifland 1355 t. z Aarhus próżny (Shaw Lovell, kan. port.), duń. mot. Aage 58 t. z Strobysrandu z kamieniami (Ganswindt, Westerplatte), niem. par. Reinhard 541 t. z Kallundborga próżny (Artus, Gdańsk), duń. par. Vendia 088 t. z Lemvigu próżny (Mory, Alldag), norw. par. Ara 557 t. z Malmö z towarem (Bergenske, kolej nadw.), szw. par. Fredmann 546 t. z Kjöge próżny (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Kurland 428 t. z Holbäku próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Pylades 383 t. z Kolonji z towarem (Wolff, kan port.), łot. par Viesturs 338 t. z Hou próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, b. port ces.), fsk. par. Smut 982 t. z Glasgov próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

30 stycznia: niem. par. Stettin 797 t. z Hamburga próżny (Danz. Schiff. K., Westerpl.), duń. par. Magnus 789 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Renate 508 t. ze Słupska próżny (Danz. Schiff. K.).

30 stycznia: ang. par. Haarlem 565 t. z Leith z towarem (Reinhold), norw. par. Bruse 1010 t. z Trondhjem próżny (Bergenske. kolej nadw.), niem. mot. Odin 1104 t. z Kilonji z automobilami (Hartwig, kolej nadw.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Eduard 754 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Iris 202 t. z Kopenhagi z żelastwem (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Gisela Schröder 522 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), niem. par. Geheimrat Mahn 609 t. z Rouen próżny (Behnke i Sieg, Holm), szw. par. Egon 291 t. z Hangö z towarem (Reinhold, kan. port.), hld. par. Iris 720 t. z Amesterdamu z towarem (Prowe, Baltic), szw. par. Ingaro 1137 t. z Göteborga próżny (Reinhold, b. port ces.), austr. mot. Donau 261 t. z Odense z żelastwem (Reinhold, kan. port.).

31 stycznia niem. par. August 268 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic), niem. par. Holstein 478 t. z Haderlevnu próżny (Nordd. Schiff Ges., b. port. ces.), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Helene Russ 577 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolny port), niem. parł Ellen 260 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), fr. par. Louis Mercier 1871 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg, wolny port), niem. par. Victor 469 t. z Gdyni z towarem (Behnke i Sieg, wolny port), polski par. Tczew 344 t. z Yarmout ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.

31 stycznia: fr. par. Louis Mercier 1871 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Viktor 469 t. z Gdyni z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), pol. par. Tczew 344 t. z Yarmouth ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port. szw. par. Storvik 1812 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Marta Schröder z Horsensu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Ottilie 286 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Indra 756 t. z Setubalu ze spirytusem

Wisłoujście), norw. par. Bob 269 t. z Helsingforsu z towarem (Bergenske, wolna strefa), szw. par. Annie 698 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Specht 355 t. z Skive próżny (Nordd. Lloyd, kan. port.), gd. par. F. G. Reinhold 706 t. (Reinhold, Wisłoujście), niem. par. Altenfelde 1493 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerplatte).

13 lutego: szw. par. Egon 294 t. z Güteborga z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Fricka 1583 t. z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg, Russenhof).

Na wyjściu.

21 stycznia: szw. par. Sven 196 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 t. do Antwerpji z drzewem (Reinhald), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), szw. par. Thorfried 226 t. do Rönne z fosfatem (Behnke i Sieg), szw. par. Allan 541 t. do Norrköpingu z węglem (Bergenske), niem. par. Reval 575 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), szw. par. Vera 282 t. do Helsingöru z węglem (Pam), niem. par. Arnis 631 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Bergenske), szw. par. Nordöst 628 t. do Varbergu z węglem (Bergenske), łot. par. Windau 281 t. do Aalborga z węglem (Bergenske), niem. par. Immenhof 182 t. do Horsensu z cukrem (Wolff), szw. par. Figge 406 t. do Egersundu z solą (Bergenske), łot. par. Percy 437 t. do Helsingforsu z drzewem i towarem (Lenczat), niem. par. Käte 643 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), szw. par. Maj 1144 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg).

22 stycznia: szw. par. A. K. Fernström 433 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Will Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold). niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Industria 1277 t. do Uddevalli z węglem (Prowe), łot. par. Kurland 428 t. do Halbecku z węglem (Bergenske), łot. par. Viesturs 338 t. do Hou z węglem (Artus), niem. par. Gunter 884 t. do Rauen z węglem (Mory), fr. par. Lura 19 t. do Bordeaux próżny (Ganswindt), szw. par. Robert 1685 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

23 stycznia: niem. par. Anna Ahrens 554 t. do Southamptonu z drzewem (Bergenske), szw. par. Othem 398 t. do Grenaa z węglem (Reinhold), niem. par. Marie Schröder 616 t. do Antwerpji z towarem (Wolff). niem. par. Helene 162 t. do Kłajpedy z cukrem (Prowe), szw. par. Elsie 820 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Saturnus do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Egon 291 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), niem. par. Sturmsee 719 t. do Elsileth z podkładami (Voigt), niem. par. Karl Rehder 265 t. do Goola z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Hafnia 1159 t. do Aarhus z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. London 730 t. do Norresundby z węglem (Reinhold).

24 stycznia: niem. par. Sigmund 1084 t. do Rotterdamu z cukrem (Voigt), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

24 stycznia: niem. par. Stadt Stolp 147 t. do Szczecina próżny (Reinhold), szw. par. Thure 295 t. do Kjöge z superfosfatem (Behnke i Sieg), szw. par. Iwar 714 t. do Helsingborga z węglem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Gudrun 483 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske), niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), niem. par. Hanna Hölken 289 t. do Ramsgate z drzewem (Lenczat), niem par. Luna 279 t do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Iris 722 t. do Korsöru z węglem (Behnke i Sieg).

25 stycznia: łot. par. Rauna 1441 t. do Lipawy z węglem (Scharenberg), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. do Rönne z węglem (Reinhold), duń. par. Borgild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), łot. par. Laimons 198 t. do Windawy z węglem (Prowe), szw. par. Blanche 210 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par Ursula Fischer 1590 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Aeolus 356 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Ribersborg 705 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokolmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Tip 765 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Käte 267 t. do Królewca prójny (Prowe), ang. par. Baltrader 1014 t. do Tallinu (Unidet Baltic), szw. par. Inga 274 t. do Drammen z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Anna 714 t. do Göteobrga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Stormarn 828 t. do Gandawy z drzewem (Reinhold), niem. par. St. Jurgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat).

26 stycznia: szw. par. Gota 674 t. do Karlsamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Wiborg 350 t. do Lubeki z węglem (Lenczat), turecki mot. Hassan Bir 68 t. do Helsingforsu ze spirytusem (Bartram), duń. par. Scotia 1387 t do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.).

26 stycznia: niem, par. Botilla Russ 583 t. do Rygi z towarem (Voigt), niem. par. Alsen 538 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw Lovell), szw. par. Felicia 687 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. hol. Seeadler 58 t. do Gdyni próżny (Voigt), łot. par. Kuldiga 1087 t. do Windawy próżny (Voigt), fr. par. Yainville 836 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Worms), duń. par. Holland 720 t. do Sunderlandu z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Thor Hals), niem. par. Elin 348 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), pol. par. Wilno 1121 t. do Sunderlandu z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Alice 712 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. par. Kaster 406 t. do Southamptonu z drzewem (Bergenske), szw. par. Themis 383 t. do Göteborga z towarem (Bergenske), niem. par. Hochsee z towarem (Wolff), łot. par. Kurbads 1182 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt), fr. par. Député Abel Ferry 1185 t. do Dieppe z węglem (Mory), szw. par. Trelleborg 378 t. do Helsingborga z solą potasową (Behnke i Sieg), jugosłow. par. Vidovdan 3537 t. do Rotterdamu próżny (Prowe).

27 stycznia: szw. par. Plato 451 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), fsk. par. Navigator 2273 t. do Helsingforsu z towarem (Bergenske), szw. par. Edward 734 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske), niem. par. Phila 727 t do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), lit. par. Stephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold).

27 stycznia: szw. par. Ernst 871 t. do Helsingforsu z węglem (Artus), niem. par. Ragnar 434 t. do Aarhus z węglem (Artus), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw. par. Patria 1108 t. do Horsensu z węglem (Reinhold), norw. mot. Bob 269 t. do Oslo z węglem i tow. (Bergenske), szw. par. Lisa 602 t. do Gdyni próżny (Artus), szw. par. Bertil 519 t. do Ystadu z węglem (Reinhold), ang. par. Baltannic 1084 t. do Londynu z towarem (Un. Balt. Corp.), niem. par. Possehl 1348 t. do Sönderborga z węglem (Artus), niem. mot. Herm. Bohnekamp 582 t. do Sunderlandu z drzewem (Behnke i Sieg).

28 stycznia: duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Odense z węglem (Wolff), niem. par. Patria 881 t. do Ahus z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Skand.), niem. par. Marg. Schröder 616 t. do Holtenau próżny (Voigt), szw par. Amazone 378 t. do Ahus z węglem (Artus), niem. hol. Gladiator z licht. Zukunft 603 t i Ahrensfelde 619 t. do Amsterdamu i Middelburga z drzewem (Voigt), duń. par. Uffe 1184 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. par. Frieda 1270 t. do Sztokholmu z węglem (Artus).

28 stycznia: duń. par. Uffe 1164 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. par. Frieda 1276 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), niem. par. Olga 331 t. do Hamburga z towarem (Prowe), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. draga Passepartout do Gdyni próżna (Stocznia Gd.), szw. par. Tanja 341 t. do Helsingborga z węglem (Mory), duń. par. Farö 277 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), szw. par. Torfried 226 t. do Porsgrundu z węglem (Reinhold), fsk. par. Garryvale 2903 t. do Buenos Aires z towarem (Bergenske), fr. par. Lussac 864 t. do Rouen z drzewem i towarem (Worms), niem. par. Rabe 556 t. do Atwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), hol. par. Proteus 605 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), duń. par. Skaane 724 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw Lev), szw. par. Gylsboda 135 t. do Stege z fosfatem (Behnke i Sieg), szw. par. Siegfrid 329 t. do Lipawy z towarem (Prowe), szw. par. Gusten 354 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske), duń. par. Svanholm 769 t. do Manchesteru z towarem (Reinhold), szw. par. Iris 169 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold).

29 stycznia: szw. par. Otis 759 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Bestik 553 t do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Dageid 935 t. do Vejle z węglem (Polsko-Skand.), szw. hol. Holger z szw. licht. Halsta III. 473 t. do Ystadu z węglem (Pam), niem. par. Danzig 575 t. do Aabenraa z węglem (Lenczat).

30 stycznia: szw. par. Snöfrid 272 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Balva 1348 t. do Rygi z węglem (Pam), niem. par. Continental 305 t. do Aabenraa z węglem (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), norw. par. Skagatind 687 t. do Oslo z węglem (Bergenske), lit. par. Stephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), niem. par. Brake 336 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Flottbeck 1128 t. do Bordeaux z drzewem (Mory).

31 stycznia: duń. par. Vendia 627 t. do Kopenhagi z węglem (Mory), gd. par. F. G. Reinhold 706 t. do Lipawy z węglem (Reinhold), niem. par. Carl Cords 551 t. do Skive z węglem (Reinhold).

31 stycznia: par. W. C. Frohne 189 t. do Holbäk z fosfatem (Prowe), szw. par. Theodor 1085 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Bojan 600 t. do Garstonu z drzewem (Bergenske), duń. par. Estonia 3920 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Unidet Baltic), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. do Bordeaux z węglem (Mory), niem. mot. Odin 1104 t. do Sztokholmu z samochodami (Hartwig). szw. par. Cecil 776 t. do Arendalu z węglem (Pam), niem. par. Helene Russ 577 t. do Rygi z towarem (Voigt).

1 lutego: niem. par. Pregel 196 t.o do Holmestrandu z węglem (Behnke i Sieg), holend. par. Iris 720 t. do Szczecina z towarem (Prowe). holend. par. Zuid Holland 1141 t. do Kopenhagi z węglem (Bestmann), niem. par. Helene 1324 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), niem. par. Fortuna 1670 t. do Genui z węglem (Scand. Levant), szw. par. Elza 646 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), niem. par. August 268 t. do

Hamburga z towarem (Voigt), belg. par. Scheldedam 265 t. do Kingslynnu ze solą potasową (Behnke i Sieg), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), ang. par. Baltabor 788 t. do Tallinnu z towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Lotte Halm 643 t. do Rotterdamu z drzewem (Nordd. Sch. Ges.), niem. par. Pylades 383 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw. par. Hebe 610 t. do Hangö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinh.).

2 lutego: niem. par. Selma 817 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), franc. par. Nicolas Jean 1182 t. do Rouen z węglem (Mory).

2 lutego: gd. hol Danzig z duń. dragą Dan do Gdyni próżne (Stocznia Gdańska), niem. par. Elsfleth 275 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), niem. par. Reinhard 541 t. do Kłajpedy z węglem (Artus), niem. par. Viktor 469 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. par. Egeria 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), norw. par. Bruse 1010 t. do Skien z węglem (Bergenske), niem. par. Leda 347 t. do Bremy z towarem (Wolff), szw. par. Ingarö 1137 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold), szw. par. Gundborg Segrell 844 t. do Rouen z węglem (Bergenske), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Ara 557 t. do Halmstadu z towarem (Bergenske).

3 lutego: duń. par. Magnus 789 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold).

3 lutego: lit. par. Stephanie 347 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), szw. par. Allan 541 t do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Kovno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Frankrig 778 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Unidet Baltic Corp.), szw. par. Excelsior 841 t. do Bandholmu z węglem (Reinhold), ang. par. Haarlem 564 t. do Leith z towarem (Reinhold), pol. par. Poznań 1122 t. do Rouen z węglem (Reinhold), niem. par. Renate 508 t. do Gandawy z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Gloria 2012 t. do Rio de Janeiro z cementem (Voigt).

4 lutego: duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Macedonia 832 t. do Malmö z węglem (Pam), niem. par. Nordafrika 1242 t. do Swensea próżny (Bergenske), szw par. Gudrun 452 t. do Marmö z węglem (Artus), fiński par. Smut 982 do Helsingforsu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Bärtava 464 t. do Windawy z węglem (Bergenske), szw. par. Ribersborg 705 t. do Malmö z węglem (Lenczat), niem. par. Anneliese 419 t. do Stralsundu próżny (Reinhold), duń. żagl. z mot. Aoge 58 t. do Gdyni próżny (Ganswindt), duń. hol Hoffnung do Gdyni próżny (Grau), szw. par. Vera 221 t. do Nakskov z węglem (Mory), jugosł. par. Nikola Mihanowic 3190 t. do Bari próżny (Prowe), duń. par. Scotland 1015 t. do Hull z drzewem (Dzg. Schiff. K.), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Prowe), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z tworaem i końmi (Reinhold), łot. par. Laimons 198 t. do Randersu z towarem (Reinhold), szw. par. Sven 191 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), szw. par. Thure 295 t. do Helsingöru z węglem (Reinhold).

4 lutego: duń. par. Skotland 1025 t. do Hull z drzewem (Dzg. Schiff. K.), ang. par. Baltrader 1114 t. do Londynu z towarem (Un. Bal. Corp.), duń. par. Ellensborg 729 t. do Prestonu z drzewem (Bergenske), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), duń. par. Hindsholm 876 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Ellen 260 t. do Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Trelleborg 378 t. do Friedrikshavnu z fosfatem (Behnke i Sieg), łot. par. Talvadis 252 t. do Lowestoftu z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Ingeborg 191 t. do Norrköpingu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Energie 534 t. do Rotterdamu z drzewem (Wolff), niem. mot. Dietrich Bohnekamp 582 t. do Holböcku z węglem (Danz. Schiff K.), niem. par. Holstein 478 t. do La Roochelle z drzewem (Danz. Schiff. Ges.), niem. par. Iris 722 t. do Królewca próżny (Ganswindt), niem. par. Ottilie 286 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

5 lutego: niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. do Faaborga z węglem (Voigt), niem. par. Stettin 797 t. do Rouen z węglem (Danz. Schiff K.), łot. par. Laimons 798 t. do Randersu z węglem (Reinhold).

6 lutego: szw. par. Plate 451 t. do Ystadu z węglem (Lenczat), szw. par. Grenaa 829 t. do Odense z węglem (Reinhold), aust. mot. Donau 260 t. do Królewca z węglem (Ganswindt), szw. par. Anni 698 t. do Ystadu z węglem (Lenczat), ang. par. Dagö 1057 t. do Rygi z towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Indra 756 t. do Swinoujścia z podkładami (Voigt), szw. par. Roland 1520 t. do Konstantynopola z towarem (Skand. Levante), łot. par. Kurland 428 t. do Mariageru z węglem (Bergenske).

7 lutego: szw. par. Amazone 379 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske), szw. par. Robert 1604 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

7 lutego: szw. par. Robert 1604 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Koster 548 t. do Halmstadu z węglem (Bergenske), niem. par. Marta Schröder 344 t. z Horsensu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Gusten 354 niem. par. Elsa 505 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), niem. par. Patria 881 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Bavaria 553 t. do Rotterdamu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Südsee 1040 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), ang. par. Baltonia 1449 t. do Lipawy z towarem (United Baltic), wł. par. Raffaello 2173 t. do Tynedocku próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Erna 491 t. do Rygi z towarem (Voigt).

8 lutego: sow. par. Proletary 596 t. do Rygi z częściami maszynowemi (Reinhold), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. do Lorientu z węglem (Mory), łot. par. Viesturs 338 t. do Svendborga z węglem (Behnke i Sieg).

8 lutego: szw. par. Fagervik 1084 t. do Bordeaux z węglem (Mory), niem. par. Else Hugo Stinnes 1687 t. do Gandawy z węglem (Skand. Levante), niem. par. Falk 853 t. do Antwerpji z drzewem i zbożem (Behnke i Sieg), niem. par. Leonhard 429 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Barö 277 t. do Svendborga z towarem (Bergenske), szw. par. Tanja 341 t. do Oskarshamnu z węglem (Lenczat).

9 lutego: duń. par. Danefeld 724 t. do Oslo z węglem (Shaw Lovell), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), szw. par. Fredborg 493 t. do Uddevalli z węglem (Behnke i Sieg).

9 lutego: niem. par. Utgard 728 t. do Rotterdamu z drzewem i towarem (Voigt), szw. par. A. K. Fernström 433 t. do Grenna z fosfatem (Behnke i Sieg), niem. par. Martha 295 t. do Tynedocku z drzewem (Lenczat), niem. par. Possehl 1348 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), łot. par. Krimulda 1150 t. do Lipawy z węglem (Voigt), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. do Królewca z częściowym ładunkiem śledzi (Reinrold).

10 lutego: szw. par. Maj 1144 t. do Drammen z węglem (Reinhold).

10 lutego: szw. par. Maj 1144 t. do Drammen z węglem (Reinhold), norw. par. Sarpen 1100 t. do Sarsborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Werner Kunstmann 2379 t do Wenecji z węglem (Skand. Levant), niem. par. Ursula Fischer 1590 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Brake 336 t. do Harburga z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Tip 765 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), lit. par. Stephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), szw. par. Elsie 826 t. do Karlskrony z węglem (Shipco), duń. par. Vendia 627 t. do Kopenhagi z węglem (Joh. Ick), niem. par. Viktor 469 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

11 lutego: duń. żagl z mot. Agnes 16 t. do Rönne próżny (Kap.), niem. par. Gisela Schröder 522 t. do Malmö z płytami żelaznemi (Voigt), fr. par. Caudebec 796 t. do Bordeaux z towarem (Worms), duń. par. Flynderborg 858 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), ang. par. Helmond 581 t. do Leith z towarem (Reinhold), niem. par. Hagen 1002 t. do Rotterdamu z cukrem (Behnke i Sieg), niem. par. Tatti 353 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Reval 575 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), duń. par. Frieda 1270 t. do Göteborga z węglem (Artus), fsk. par. Meta 1018 t. do Abo z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Greta 191 t. do Sarpsborga z węglem (Reinhold), niem. par. Carl 166 t. do Kłajpedy z towarem (Prowe), niem. par. Eduard 574 t. do Treportu z węglem (Pam), szw. par. Anna 714 t. do Oslo z węglem (Reinhold), niem. par. Victoria Köpke 202 t. do Słupska próżny (Lenczat), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem.

11 lutego: hol. par. Erato 367 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Unidet Baltic), niem. mot. Vulkan 514 t. z Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Helga Ferdininand 1333 t. do La Rochelle z węglem (Morry), niem. par. Teutonia 768 t. do Helsingborga próżny (Schenker), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem i zbożem (Lenczat), niem. par. Geheimrat Man 609 t. do Hullu z drzewem (Shaw Lovell), par. Merkur 800 t. do Halmstadu z węglem (Prowe), niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Skonfaxe 1014 t. do Kopenhagi z węglem (Pam).

12 lutego: wł. par. Chiabrera 2585 t. do Genui z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Swinemünde 1159 t. do Bordeaux z węglem (Morry), niem. par Ragnar 430 t. do Sönderborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Bertil 495 t. do Velje z węglem (Warta), niem. par. Iris 722 t. do Królewca próżny (Ganswindt). duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopnehagi z pasażerami i pocztą (Reinhold), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Phila 727 t. do Odense z węglem (Artus).

13 lutego: szw. par. Karin 197 t do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), gd. par. F. G. Reinhold 706 t. do Hull z drzewem (Reinhold), fr. par. Louis Mercier 1871 t. do La Police z węglem (Mory), niem. par. Luna 279 t. do Bremy z towarem (Wolff), duń. żagl. z mot. Aage 58 t. do Aarhus z węglem (Ganswindt), niem. par. Lothar 257 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

(Behnke i Sieg, b. port. ces.), norw. par. Bomma 461 t. z Skien z towarem (Bergenske, kolej nadw.), duń. par. Skotland 1016 t. z Aalborga próżny (Danz. Schiff. K., Holm), ang. par. Kovno 1477 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman, kolej nadw.), szw. par. Allan 541 t. z Norrköpingu z żużlem żelaznym (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Baltabor z Londynu z pasażerami i towarem (Unidet Baltic Vistuls).

1 lutego duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Alldag), szw. par. Sven 196 t. z Göteborga z towarem (Reinhold kan. port.), niem. par. Leda 347 t. z Kopenhagi z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. z Rönne próżny (Westerpl., Voigt), niem. par. Helga Ferdinand 1333 t. z Seaham z węglem (Hankel, Gdańsk), szw. par. Riberborg 705 t. z Helsingborga próżny (Lenczat), szw. par. Annie 698 t. z Sölvesborga próżny (Lenczat, Westerpl), franc. par. Caudebec 796 t. z Antwerpji z towarem (Worms, kolej nadw.), szw. par. Gudrun 485 t. z Karlshamnu próżny (Artus), niem. par. Utsard ze Szczecina próżny (Voigt), szw. par. Mercur 800 t. z Oskarshamnu z rudą (Schenker), duń. par. Borghild 431 t. z Nykjöbingu próżny (Dzg. Sch. K.).

2 lutego: duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Bergenske), szw. par. Trelleborg 378 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Tip 765 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Thure 295 t z Kjöge próżny (Reinhold), niem. par. Anneliese z Haugesundu z świeżemi śledźmi (Reinhold), łot. par. Leimons 198 t. z Windawy próżny (Reinhold), duń. par. Olga S. 1035 t. próżny (Shaw, Lovell).

2 lutego: łot. par. Bärtava z Kopenhagi próżny (Bergenske), lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), niem. par. Else Hugo Stinnes 15 1687 t. z Szczecina próżny (Skand. Levante, Wisłoujście), szw. par. Ingeborg 191 t. z Norrköpingu z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), gd hol. Danzig z Gdyni próżny (Preukschat, kan. port.), szw. par. Grenna 510 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerplatte).

3 lutego: szw. par. Gusten 354 t. z Malmö próżny (Danz. Schiff. K., Westerpl.), niem. par. Borkum 652 t. z Koldingu próżny (Voigt, Legan), szw. par. Elsie 826 t. z Oslo próżny (Shipco, Westerpl.), szw. par. Koster 548 t. z Windawy próżny (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), szw. par. Fredborg 493 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Amazone 379 t. z Ahus próżny (Bergenske).

3 lutego: ang. par. Baltrader 1145 t. z Rygi z towarem (Unidet Baltic), ang. par. Helmond 581 t. z Królewca z towarem (Reinhold, kan. port.) duń. par Uffe 1164 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. hol. Hoffnung z Hamburga próżny (Ballastkrug), łot. par. Talvaldis 252 t. z Windawy z drzewem (Behnke i Sieg, Wisłoujście), szw. par. Robert 1603 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Alldag).

4 lutego: niem. par. Possehl 1348 t. z Sönderboga próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Plato 451 t. ze Sztokholmu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Frieda 1270 t. ze Sztokholmu próżny (Artus), duń. par. Skinfaxe 1014 t. próżny (Pam).

4 lutego: szw. par. Carrie 739 t. z Sztokholmu z rudą (Chipco, Westerpl.), niem. par. Ragnar. 434 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg), szw. mot. Karin 232 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg, Baltoil), szw. par. A. K. Fernström 433 t. z Landskrony próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. Danfeld 724 t. z Kopenhagi próżny (Shaw Livell, Westerpl.).

5 lutego: niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Anna 714 t. z Oslo próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. mot. Sterna 62 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Tanja 341 t. z Helsingborga próżny (Lenczat, Westerpl.), szw. par. Roland 1520 t. z Göteborga z towarem (Skand. Levante, kolej nadw.), niem. par. Patria 881 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg, Alldag), niem. par. Swinemünde 1159 t. z Bremerhaven próżny (Mory, Westerpl.), niem. par. Elsa 505 t. z Yarmouth ze śledźmi (Behnke i Sieg. Gdańsk), niem. par. Hagen 1002 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Legan), ang. par. Dago 1054 t. z Hull z towarem (Ellerman Wilson), duń. par. Wendia 627 t. z Aarhus próżny (Joh. Ick, Westerpl.), duń. par. Farö 277 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, b. port. ces.).

6 lutego: niem. par. Marta 295 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold).

6 lutego: niem. par. Ursula Foscher 1590 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), fsk. par. Meta 1017 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals, kan. port.), łot. par. Krimulda 1150 t. z Gandawy próżny (Voigt, b. port. ces.), duń. par. Katholm 877 t. z Aalborga z towarem (Reinhold, wolna strefa), norw. par. Sarpen 1100 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Tatti 354 t z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic), szw. par. Ossian 894 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Erna 491 t. z Hamburga z towarem (Voigt, Westerpl.).

7 lutego: lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Greta 191 t. z Middelfartu próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Elbing IV 185 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt), niem. par Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg wolna strefa), ros. par. Proletary 596 t. z Hamburga z towarem (Reinhold, trójpale), ang. par Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic).

7 lutego: szw. par. Falkvik 621 t. z Karlskrony próżny (Shaw Lovell), niem. par. Phila 727 t. z Oslo próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Carl 166 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), szw. par. Edward 734 t. z Helsingborga próżny (Westerpl.), holend. par. Erato 367 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic).

8 lutego: ang. par. Kolpino 1463 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, kolej nadw.), niem. par. Iris 202 t. z Królewca z pszenicą (Ganswindt, kan. port.), niem. żagl. z mot. Wilhelm Luehring 95 t. z Dzierzłowa próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Luna 279 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), łot. par. Kalpaks 1182 t. z Gdyni z resztą ładunku fosfatu (Voigt, kan. port), szw. par. Dalhem 642 t. z Terneuzen z tomasówką (Voigt, kolej nadw.), duń. par. Mette Jensen 1959 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Teutonia 768 t. z Koperwerkshamnu z żelaznymi brykietami (Schenker, kan. port.), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 t. ze Stralsundu próżny (Reinhold, kan. port.).

8 lutego: niem. par. Reval 575 t. z Lubeki z towerm (Lenczat, kan. port.), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. z Yarmouth ze śledziami (Reinhold, kan. part.), duń. żagl. z mot. Gefion 93 t z Kołobrzegu próżny (Bergenske, kan. port.), szw. żagl. Hedda 1167 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, kolej nadw.), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa),

9 lutego: niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. Bethal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Viktoria Köpke 202 t. z Lowestoftu ze śledziami (Lenczat, kan. port.).

9 lutego: fr. par. Oise 1264 t. z Szczecina próżny (Mory), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), szw. par. Inga 731 t. z Oskarshamnu z rudą (Schenker, kan. port.), niem. par. Viktor 469 t. z Królewca jako do portu ukrycia próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

10 lutego: niem mot. Vulkan 1012 t. z Rotterdamu z towarem (Voigt, kolej nadw.), szw. par. Ragnar 430 t. z Malmö próżny (Bergenske, b. port ces.), fr. par. Seine 813 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasa. i tow. (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Rubfred 408 t. z Rouen z żelastwem (Shipco, Westerpl.).

10 lutego: duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold). szwedzki parowiec Rubfred z Rouen z żelastwem (Shipco), szw. par. Elsa 646 t. z Sztokholmu próżny (Reinhold), duń. par. Belgien 1174 t z Kopenhagi próżny (Reinhold), grecki par. Gladstone 1551 t. z Startoni z rudą (Behnke i Sieg, walna strefa), szw. par. Berti 495 t. z Ystadu próżny (Warta, kolej nadw.), niem. par Bacchus 381 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Themis 383 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, kolej nadw.), duń. par. Victoria 1160 t. z Fredericji próżny (Polsko-Skand., Alldag), niem. parow. Dalaelfen 879 t. z Setubalu z rudą (Behnke i Sieg, Pommerenzdorf), holend. hol. Loucky z belg. dragą Drague Nr 13 z Gdyni próżne (Schichau).

11 lutego: niem. par. Edmund Halm 426 t. z Kopenhagi próżny (Nordd. Schiff. Ges.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.). łot. par. Lidums 1680 t. z Kopenhagi (Artus, Westerpl.). szw. par. Nadja 333 t. z Nexö próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), fsk. par. Navigator 2273 t. z Hangö z towarem (Bergenske, b. port. ces.).

11 lutego: łot. par Saule 722 z Flensborga próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Königsberg 393 t. z Yarmouth ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), niem. par Lothar 257 t. z Lipawy z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.). szw. par. Ribersborg 705 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, Alldag).

12 lutego: duń. żagl. z mot. Aage 58 t. z węglem jako do portu ukrycia (Ganswindt, Mövenschanze), szw. par. Elsie 826 t. z Flensborga próżny (Bergenske, wolna strefa), łot. par. Biruta 1091 t. z Gandawy z tomasówką (Warta, kolej nadw.), duń. par. Tomsk 709 t. z Odense z towarem (Reinhold, b. skład węgla mar.), duń. par. Lituania 3940 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Unidet Baltic), szw. par. Lord 927 t. z Sztokholmu próżny (Reinhold, Westerplatte), niem. par Freya 826 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Merkurius 272 t. z Rendsburga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Selma 817 t. z Aarhus próżny (Reinhold, kan. port.), szw. par. Erik 123 t. z Sölvesborga próżny (Pam, Westerplatte), niem par. Siegfried 330 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), norw. par. Barbara 670 t. z Stavangeru z żelastwem (Voigt, Holm), pol. par. Toruń 1122 t. z Sztokholmu próżny (Pam, Westerpl.), hol. par. Iris 720 t. z Amsterdamu z towarem (Powe, Baltic), szw. par. Ingeborg 191 t. z Kalmaru próżny (Behnke i Sieg, kan. port.).

13 lutego: niem. mot. Dietrich Bohnekamp 582 t. z Holbäk próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Arnis 631 t. z Bremy próżny (Bergenske,

Ruch kanału kilońskiego w roku 1927-ym. Ruch ostatniego roku ustanowił nowy rekord z 53 422 statków o łącznej ładowności 19 880 625 ton rej. netto, ruch poprzedniego roku był o 6 300 statków mniejszy, tonaż zaś o 1 800 000 ton rej. n. mniejszy niż w roku 1927-ym. Rozwój ruchu w kanale świadczy o rozwoju bałtyckiej żeglugi wogóle, której ożywienie przetrwało wyjątkowo korzystny dla niej rok 1926-y, wobec czego liczby kanału kilońskiego jakoby zapowiadała możliwość częściowego przeniesienia centrów składowo-rozdzielczych z południowych brzegów morza północnego na Bałtyk, do ujść Wisły.

DANJA.

Ożywienie na stoczni Burmeistra i Waina. Znana stocznia okrętów motorowych i warsztaty budowy motorów spalinowych Burmeistra i Waina były w wysokim stopniu zatrudnione w roku 1927-ym, tonaż spuszczony na wodę z 21. 653 ton rej. brutto w roku 1926-ym skoczył na 45 892 ton rej. br. w roku 1927-ym. Jeszcze więcej rozwinięte było budownictwo motorów, gdyż firma Burmeistra i Waina znacznie więcej buduje motorów aniżeli statków z motorami. Dostarczano motorów najwięcej do krajów skandynawskich, Anglji, Francji, Japonji, oraz do stoczni w Nakskov i Helsingör w Danji.

SZWECJA.

Powiększenie portu w Göteborgu. Komisja rozbudowy portu w ostatnich latach wypracowała projekt rozbudowy portu. Obecnie projekty te są już bliskie realizacji. Pod wodą dla połączenia poszczególnych części portu zostanie zbudowany tunel w pobliżu Lilla Bomen, kosztem 10 miljonów koron. Dzięki tunelowi dla celów portowych i przemysłowych zdobędzie się szereg nowych terenów na przestrzeni 10 km.

Narazie w tem miejscu jeszcze przed budową tunelu ma być zbudowany kanał portowy i przemysłowy, który nie będzie jeszcze początkowo miał obudowanego nabrzeża. Koszta tej pierwszej serji robót wyniosą 3 170 000 koron, które pozwolą oddać przemysłowej eksploatacji 500 000 m² terenu. Roboty będą rozpoczęte jak tylko rada miejska zatwierdzi plany przedłożone przez komisję portowa.

STANY ZJEDNOCZONE.

Ruch w kanale Panamskim w roku 1927. Przeszły w roku 1927 przez kanał 6 083 statki. Liczba ta przewyższa o 610 liczbę ruchu z roku poprzedniego. Wpływy wynosiły w ostatnim roku 26 231 023 dolary, co wskazuje na olbrzymie znaczenie nowej drogi.

AUSTRALJA.

Nowy statek. Nowy parowiec towarowo-pasażerski, dwuśrubowy został zbudowany dla rządu Nowej Zelandji dla stałej komunikacji z Australją. Nazywa się „Maui Pomare", wykonany na stoczni Dockyard Co. w Dublinie i ma wymiary 240 stóp na 35 stóp, na 16 stóp.

Rynek frachtowy.

Frachty bałtyckie. Frachty z portów bałtyckich obniżają się wciąż i nie widać narazie jeszcze widoków na poprawę.

Notowano na drzewo z Gdańska do Antwerpji za d. b. b. (materjał tarty) od 23 do 24 sh., za kopalniaki do Anglji 31—32 sh., do Gandawy 26—26 i pół sh.

Rynek frachtów węglowych również wskazuje notowania niższe niż poprzednio zwłaszcza do Danji i Szwecji. Do portów duńskich płaci się obecnie zaledwie 5 sh. i 5 sh. i 6 pensów od tony. Do Francji zawarto następujące frachtowania: do Bordeaux i Bayonne po 7/6 sh. za 2 500 ton, do Bordeaux po 7 i pół sh. za 2 100 ton, do Treport po 6/11 sh. za 1 200 ton.

Znamienne jest, że z portów północniejszych Bałtyku, wywożących przeważnie drzewo, frachty sa jeszcze mniej korzystne, gdyż nie uwzględniają ryzyka nawigacji zimowej do tych portów oraz kosztów łamania lodu. W Szczecinie notuje się duży zastój i tylko w mniejszych portach pruskiego Pomorza są znaczne partje zboża jako ładunki do Finlandji i innych krajów bałtyckich.

Frachtowanie na czas przedstawia również obecnie bardzo małe korzyści.

Z rynku frachtowego dolnego Dunaju. W ostatnich czasach ujście Dunaju było zablokowane przez lody. W Sulinie na barze obecnie głębokość utrzymuje się 23-stopowa. Eksport zboża idzie obecnie w znacznej mierze przez Konstancę, dokąd w ciągu ostatniego tygodnia dowieziono kolejami 3 000 ton zboża. Ropałem załadowano 4 statki w ilości 600 000 ton. Załadowania zboża i makuchów z portów bałtyckich są nieznaczne.

Marynarka czechosłowacka.

Myśl wykorzystania morza w stosunkach handlu zewnętrznego czyni w ostatnim czasie w Czechosłowacji znaczne postępy.

Z portem macierzystym w Trieście uprawiają żeglugę morską czechosłowackie parowce „Legja" o nośności 6 000 ton i „Arno" o nośności 3 000 ton.

Ostatni ten parowiec jest własnością pewnego armatora z Pragi. Na morzu Śródziemnem kursuje statek szkolny „Villa Vellebita", którego portem macierzystym jest Bakar w Jugosławji, a na pokładzie którego 36 uczni nawigacyjnych odbywa podróże ćwiczebne po Śródziemnem morzu. Pierwsza podróż tego rodzaju odbyła się w zeszłym roku. Czechosłowacja ma zapewnione sobie traktatem wersalskim utworzenie własnych stref eksterytorjalnych w portach niemieckich Hamburga i Szczecina, oraz korzysta z międzynarodowej żeglugi na Dunaju, jak również z umiędzynarodowionej żeglugi rzecznej po wojnie światowej na Łabie i Odrze.

Praktycznie Czechosłowacja ma największe zainteresowanie w żegludze na Dunaju, gdzie port Bratislava zyskuje szybko poważne znaczenie. Na Łabie towarzystwa czeskiej żeglugi odawna współpracują z towarzystwami niemieckiemi.

W Hamburgu istnieje specjalny Moldauhafen dla statków przybywających z góry rzeki, mianowicie z Czech, na co wskazuje sama nazwa (Moldau jest zniekształceniem słowiańskiej Weltawy nad którą leży Praga Czeska). Czesi jednak nie zadawalniają się tym portem i raczej dążą do uzyskania terenów, któreby pozwoliły na przeładunek ze statków rzecznych i z kolei na parowce oceaniczne.

W statnim czasie Czechosłowacja w związku z importem rudy szwedzkiej do Czechosłowacji przez Gdańsk, który już przybiera większe rozmiary, interesować się zaczęła portem w Gdyni. W specjalnym numerze półurzędowej „Prager Presse" pojawił się niedawno bardzo obszerny i rzeczowy artykuł o budowie i rozwoju portu w Gdyni.

Powyższe wskazuje, że wobec centralnego położenia lądowego Czechosłowacja i nadal będzie dzieliła swą uwagę pomiędzy Triestem, portami ujściowemi Dunaju, Hamburgiem a Gdynią i własną polityką eksportową będzie się starała zdobyć te wyloty dla swego handlu, zapewniając w miarę potrzeby możność przypisania do tych portów jako macierzystych swych własnych statków handlowych.

Narazie ciążenie Czechosławocji w kierunku południowo-zachodnim (Triest, kierunek kolejowy) i południowowschodnim (Dunaj, kierunek wodny) jest znacznie większe aniżeli w kierunku północno-zachodnim (Hamburg, kierunek wodny) i Gdynia (kierunek kolejowy). Można się spodziewać, że w najbliższym czasie Czechosłowacja w znacznej mierze zwróci uwagę na kierunek na Gdynię, który dla niej jest nowy, lecz na ktoyrm napotka niezaprzeczenie na daleko idące ułatwienia, czego dowodem jest już dotychczasowa nasza polityka taryfowa w przewozach Gdańsk-Czechosłowacja dla rudy żelaznej.

Budownictwo okrętów w r. 1927.

Sprawozdania ćwierćroczne Lloyds Register dają obraz rozwoju budownictwa okrętów w roku 1927-ym według kwartałów.

Sprawozdania te uwzględniają liczby i tonaż okrętów znajdujących się w poszczególnych krajach w budowie, spuszczonych na wodę, oraz zamówionych statków.

Anglja i Irlandja stoją jak zwykle na czele wszystkich państw, przewyższając je wielokrotnie pod względem tonażu budujących się okrętów.

Spuszczono na wodę na wyspach brytyjskich w roku 1927-ym 1.250.384

tony statków, w roku 1926-ym 639.568 ton. Z liczb tych widać jak silnie rozwinęło się budownictwo okrętów w Anglji w ostatnim roku.

W Niemczech w roku 1927-ym spuszczono na wodę 265 554 tony statków, w roku zaś 1926-ym 180.548 ton, z czego widać, że wzrost budownictwa w Niemczech jednak jest mniejszy niż w Anglji. Według kwartałów statków rozpoczętych budową było: w pierwszym kwartale 184.000 ton, w drugim 100.000 ton, w trzecim 168.000 ton i w czwartym tylko 41..000 ton, wobec czego widać, że w Niemczech w roku 1928-ym nastąpi znów spadek budownictwa okrętów. Możliwe jednak, że obniżenie napięcia budownictwa jest przejściowe i już w drugiej połowie 1928-go roku nastąpić może ponowne ożywienie.

We Włoszech ilość statków spuszczonych na wodę w roku 1927-ym była znacznie mniejsza, niż w roku 1926-ym (1927: 91.042 tony, 1926: 220.021 ton).

Również we Francji ilość tonażu spuszczonego na wodę w roku 1927-ym była znacznie mniejsza iż w poprzednim roku (1927: 41.823 tony, 1926: 121.342 tony).

Tak samo w Japonji spuszczono na wodę w roku 1927-ym 43.437 tony nowych statków, w 1926-ym 52.405 ton.

W szeregu jednak krajów na czele z Anglją, już wyżej wspomniana ilość spuszczonego na wodę tonażu w roku 1927-ym przewyższała rok poprzedni.

W Stanach Zjednoczonych w roku 1927-ym spuszczono na wodę 156.889 ton nowych statków, w roku 1926-ym 150-613 ton, jest więc nieznaczna zwyżka, w Holandji po 93 671 ton nowych statków spuszczonych na wodę w roku 1926 spuszczono na wodę w roku 1927 117.788 ton. W Szwecji po 53.818 ton, w roku 1926-ym spuszczono na wodę nowych statków 67.672 tony w roku 1927-ym, w Rosji po 1926-ym roku z 16.520 ton, w roku 1927-ym spuszczono na wodę nowych statków 34.404 t.

Oczywiście statystyka statków spuszczonych na wodę przedstawia faktyczny stan budownictwa okrętów z przed 6-ciu do 18-u miesięcy, gdyż główna praca budownictwa przy budowie jakiegoś statku zachodzi na długo przed spuszczeniem na wodę, z tego względu najświeższe dane, co do stanu budownictwa w poszczególnych krajach daje statystyka zamówień przyjętych na stoczniach, wyrażona w liczbie tonażu, na które otrzymane jest zamówienie. Pod tym względem wyspy brytyjskie również wykazują wzrost liczby zamówień w ciągu roku 1927-go od kwartału do kwartału, a tonaż zamówień w ostatnim kwartale przewyższa tonaż zamówień w pierwszym kwartale o całe 30 proc.

W Stanach Zjednoczonych obserwuje się odwrotne zjawisko, że tonaż zamówień w ostatnim kwartale roku jest mniejszy od zamówionego w pierwszym kwartale o 80 proc. W Holandji ilość zamówionego tonażu dość równomiernie wzrasta w ciągu roku o 25 proc. We Włoszech spada o 12 proc. W Danji wzrasta o 95 proc, we Francji zmniejsza się o 36 proc, w Szwecji wzrasta o 86 proc.

Ogółem biorąc powiedzieć można, że stały i pomyślny rozwój budownictwa okrętów ponownie charakteryzuje angielskie budownictwo. Stany Zjednoczone przeszły już kulminację, która jest skutkiem intensywnych zamówień w roku 1926-ym. We Francji zanotować wypada dość silne osłabienie budownictwa okrętów, tak samo w Niemczech. Mniej wyraźny obraz jest we Włoszech, gdzie po przejściowem osłabieniu budownictwa następuje ożywienie, zasilone nowemi zamówieniami, lecz wzrost budownictwa na stałe się nie zapowiada.

Najpewniejszy rozwój, przewyższający nawet warunki angielskie charakteryzuje w chwili obecnej budownictwo duńskie i szwedzkie, prawdopodobnie związane z bardzo rozwiniętem w tych krajach budownictwem motorowców.

Eksploatacja elewatorów pływających dla zboża w Antwerpji.

U nas przyjęła się już częściowo nieprawidłowa terminologja rosyjska nazywająca elewatorem śpichrz zbożowy, gdy właściwie elewatorem jest tylko przyrząd do ładowania zboża, zazwyczaj procesem ssącym (aspiracja), i przenoszenia zboża ze statku do śpichrza lub odwrotnie, ze statku rzecznego do morskiego lub odwrotnie, z wagonu do statków lub odwrotnie itp.

W porcie Antwerpji, gdzie odbywa się przeważnie przeładunek zboża w imporcie, ze statku morskiego na rzeczny, rozpowszechnione są elewatory pływające, których zaletą jest możność przenoszenia się z miejsca na miejsce i pośredniczenia między dowolnemi statkami morskiemi i rzecznemi. Dotąd w Antwerpji było 18 takich elewatorów o wydajności przeładunkowej do 200 ton na godzinę, niektóre z nich służyły również do przeładunku zboża we workach.

Obecnie miasto Antwerpja zdecydowało zwiększyć ilość elewatorów zbożowych.

Podczas roku 1927-go przeładowano przy pomocy elewatorów pływających 3 208 464 tony zboża przy pomocy 19-u elewatorów, z których 18 pracowało przez cały rok, jeden zaś dopiero od lipca. Ciekawe jest że w roku 1927-ym przeładowano o 525 000 ton więcej zboża aniżeli roku poprzedniego mimo, że ilość elewatorów nie zwiększyła się tak znacznie gdyż uruchomiono tylko jeden dodatkowy elewator.

W latach poprzednich przeładowywano jeszcze mniej przy nieznacznie tylko mniejszej ilości elewatorów: w roku 1921-ym 1 675 000 ton przy pomocy 16-u elewatorów, co daje niewiele ponad 100 000 ton na elewator. W roku 1922-im 2 060 000 ton czyli 130 000 ton na jeden elewator, w roku 1923-im 2 145 000 ton, czyli 135,000 ton na elewator. W roku 1924-ym 2 693 000 tony czyli 168 000 ton na elewator. W roku 1925-ym wprowadzono 17-y elewator dopiero we wrześniu i załadowano 150 000 ton na elewator, w roku 1926-ym również 150 000 ton, a w roku 1927-ym już 180 000 ton.

Mimo to przewidując dalsze zwiększenie zapotrzebowania na elewatory miasto postanowiło zwiększyć ich ilość. Najbliższy elewator uruchomiony będzie w roku 1928-ym, dwa zaś inne w 1929-ym. Jednocześnie jednak najstarsze z elewatorów będą musiały być gruntownie przerobione lub zastąpione nowemi. Obecnie powstała właśnie kwestja czy należy zostać przy poruszaniu parowem, czy też zaprowadzić nowy elewator o motorze Diesla.

Wprowadzenie silników spalinowych do poruszania elewatorów obiecuje dać pewne oszczędności. Pracujący obecnie elewator numer 19 (najnowszy z parowych) przy ładowaniu 150 000 ton zużywa węgla za 72 000 franków belgijskich (frank belgijski około 25 groszy polskich), podczas gdy zużycie ropału dla motoru Diesla w tych samych warunkach pracującego obliczone jest na 23 250 franków. Przy obsłudze maszyny można się obejść personelem mniejszym o jednego pracownika, z czego powstaje oszczędność roczna jeszcze 15 000 franków, a więc ogólna oszczędność roczna jest do 65 000 franków.

Prócz tych korzyści przewidywane jeszcze są inne, których istnienie dopiero potwierdzić ma doświadczenie. Są to:

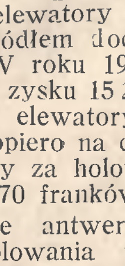
1. Oszczędność wynikająca ze zmniejszenia opłat dodatkowych dla palaczy.

2. Brak straty czasu wywołany przez czyszczenie i badanie kotłów.

3. Przypuszczalne wydatki z powodu uszkodzenia motorów Diesla będą rzadsze aniżeli wypadki z maszyną parową. Jednak jak komunikuje „Lloyd Anversois" miasto zachowuje całą ostróżność względem nowego systemu poruszania elewatorów uważając, że tylko praktyka a nie teorja może udowodnić wyższość nowej maszyny, dla tego też z dwuch nowych elewatorów zamówiono tylko jeden z poruszaniem silnikiem Diesla, drugi zaś otrzyma jeszcze maszynę parową.

Do powyższego dodać należy, że dotychczas elewatory pływające były głównem źródłem dochodowem portu Antwerpji. W roku 1927-ym port ten dał czystego zysku 15 263 690 franków. W tej sumie elewatory dały 8 232 410 franków, dopiero na drugiem miejscu stoją wpływy za holowanie w wysokości 5 961 070 franków.

W porcie antwerpijskim istnieje monopol holowania przez holowniki portowe. Niezły dochód również daje eksploatacja nowych doków, w których odbywa się czyszczenie dna i naprawa okrętów.



Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

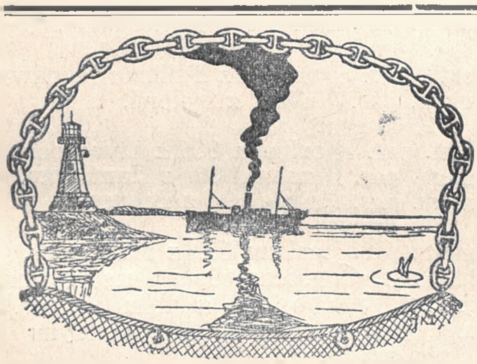
Na przewóz węgla:

4 000 ton	Gdańsk/Gdynia -	Hangö	5/6	za tonę
2 000 „	„ „	Rokkala	5/6	„ „
1 800 „	„ „	Wiborg	5/6	„ „
3 000 „	„ „	Sztokholm	4/9	„ „
2 000 „	„ „	Hernösand	5/4½	„ „
1 900 „	„ „	Ornsköldsvik	5/6	„ „
1 250 „	„ „	Hudiksvall	6/-	„ „
1 000 „	„ „	Helsingborg	6/-	„ „
3 000 „	„ „	„	4/9	„ „
1 500 „	„ „	Sundsvall	5/9	„ „
2 500 „	„ „	Nakskov	5/-	„ „
1 300 „	„ „	Kopenhaga	6/-	„ „
800 „	„ „	Skive	7/-	„ „
1 200 „	„ „	Aarhus	6/6	„ „
2 000 „	„ „	Ryga	5/-	„ „
1 200 „	„ „	Lipawa	5/3	„ „
1 000 „	„ „	Kłajpeda	4/6	„ „
2 000 „	„ „	Treport	6/9	„ „
2 000 „	„ „	Amsterdam	5/4½	„ „
4 000 „	„ „	Genua	9/-	„ „
2 000 „	„ „	Trieste	12/-	„ „
3 000 „	„ „	Wenecja	11/3	„ „
5 000 „	„ „	Bona	9/-	„ „
2 000 „	Wear/Seaham -	Gdańsk	5/3	„ „
2 000 „	Blyth -	Szczecin	5/-	„ „

Na przewóz drzewa:

300 stds. D. B. B.	Gdańsk/Gdynia-	Manchester	40/-	p. std.
300 „ „	„ „	Garston	42/-	„ „
400 „ „	„ „	Preston	39/-	„ „
200 „ „	„ „	Antwerpja	25/-	„ „
300 cbm. nieobr. dęski dęb.	„ „	Antwerpja	8/3	„ cbm.
500 sąż. kopalniaków Gd.	„ „	wsch. b-g Anglji	32/-	„ fathom
5 000 ton fosfatu	Antwerpja -	Gdańsk	5/9	za tonę 1000 kg.
3 000 „ „	Sfax	„	8/9	„ „ „ „
5 500 „ złomu	Boston	„	dol. 3,75	„ „ „ „
2 000 „ „	Rouen	„	7/3	„ „ „ „
3 000 „ „	Havanna	„	dol. 4,25	„ „ „ „
3 000 „ „	Portland	„	dol. 3,75	„ „ „ „

Podane stawki są bez zobowiązania.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

16 lutego:
niem. par. **Helene** 1324 do Sönderborga,
szw. par. **Macedonia** 933 do Oxelösundu,
17 lutego:
szw. par. **Plato** 451 do Bergen,
szw. par. **Rubired** 409 do Skien.
19 lutego:
norw. par. **Jaederen** 493 do Stavangeru.
20 lutego:
pol. par. **Kraków** 1122 do Sztokholmu.
21 lutego:
szw. par. **Gusten** 354 do Stege.
22 lutego:
niem. par. **Tip** 766 do Kopenhagi,
niem. par. **Consul Poppe** 878 do Rouen.
23 lutego:
szw. par. **Kajsa** 730 do Ystadu,
szw .par. **Robert** 1 604 do Gandawy,
szw. par. **Camelia** 858 do Göteborga,
szw. par. **Kjell** 688 do Karlskrony.
25 lutego:
norw. par. **Bruse** 1 010 do Drammen,
szw. par. **Ellen** 948 do Göteborga,
szw. par. **Caring** 518 do Eugene,
szw. par. **Maj** 1 145 do Limhamnu,
szw. par. **Dalhem** 643 do Oslo,
szw. par. **Thure** 296 do Porsgrundu.
26 lutego:
szw. mot. **Cimbria** do Hou.
27 lutego:
szw. par. **Othis** 760 do Rönneby.
28 lutego:
pol. p. **Katowice** 1 108 do Norrköpingu,
pol. par. **Toruń** 1 121 do Limhamnu,
niem. par. **Phila** 727 do Korsör,
szw. par. **Erik** 123 do Fredrikshamnu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 48 220 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

13 lutego:
fr. p. **Louis Mercier** 1871 do La Police,
14 lutego:
szw. p. **Ribersborg** 705 do Halmstadu,
niem. żagl. z mot. **Wilhelm Lühring** 95 do Niba,
duń. par. **Borghild** 431 do Kopenhagi,
szw. par. **Erik** 123 do Svendborga,
szw. par. **Mercurius** 272 do Nakskov,
szw. par. **Nadja** 334 do Horten,
duń. par. **Belgien** 1174 do Kopenhagi,
szw par. **Edward** 734 do Kopenhagi,
duń. par. **Bothal** 1223 do Kopenhagi,
szw. żagl. **Lucie** 116 do Rönne.
15 lutego:
łot. par. **Saule** 722 do Lipawy,
szw. ż. z mot. **Cab** 99 do Nyköbingu,
niem. par. **Selma** 817 do Koldingu,
szw. par. **Ossian** 894 do Helsingborga,
szw. par. **Elsie** 826 do Kalmaru,
fr. par. **Oise** 1264 do Rouen.
16 lutego:
szw. par. **Dalhem** 642 od Helsingborga,
szw. par. **Gudrun** [illegible]52 do Karlskrony,
szw. par. **Storvik** 1812 do Sztokholmu,
szw. par. **Inga** 731 do Bayonne,
pol. par. **Toruń** 1122 do Sztokholmu,
szw. par. **Elsa** 646 do Kopenhagi,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
szw. par. **Annie** 698 do Landskrony,
łot. par. **Lidums** 1680 do Rygi,
szw. par. **Amazone** 379 do Malmö.
17 lutego:
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
niem. par. **Altenfelde** 1493 do Landskrony.
18 lutego:
norw. par. **Torefjell** 1 504 do Kirkenäs,
szw. par. **Lord** 917 do Bayonne,
niem. par. **Heinz Ferdinand** 538 do Kopenhagi,
duń. par. **Vendia** 627 do Struer,
szw. par. **Ivar** 714 do Helsingborga,
norw. par. **Barbara** 670 do Oslo.
19 lutego:
szw. par. **Indus** 357 do Oslo.
20 lutego:
szw. par. **Felicia** 687 do La Rochelle,
łot. par. **Consuls P. Danneberg** 1 744 do Rygi,
szw. licht. **Halsta III** 473 do Karlskrony.
21 lutego:
niem. par. **Victoria Köpke** 202 do Królewca,
duń. par. **Scotia** 1 387 od Kopenhagi,
niem. par. **Dalälven** 879 do Bordeaux,
szw. żagl. z mot. **Vera** 221 do Aarhus,
niem. p. **Gisela Schröder** 522 do Skive.
22 lutego:
szw. par. **Blanche** 210 do Kalmaru,
niem. par. **Kurland** 770 do Bordeaux,
łot. par. **Viesturs** 338 do Fredericji,

duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
niem. par **Nordmark** 568 do Kopenhagi,
niem. par. **Stormarn** 845 do Nantes.
23 lutego:
szw. par. **Elsie** 826 do Göteborga,
norw. par. **Skolma** 1 317 do Aalesundu,
łot. par. **Biruta** 1 091 do Rygi,
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Kopenhagi,
niem. par. **Dione** 657 do Bayonne,
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi,
duń. par **Bothal** 1 223 do Kopenhagi.
24 lutego:
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
lit. par. **Stephanie** 437 do Królewca,
szw. par. **Nordöst** 628 do Göteborga,
niem. par. **Commercial** 286 do Nexö,
duń. par. **Frieda** 1 270 do Göteborga,
niem. p. **Industria** 1 277 do Sarpsborga.
25 lutego:
duń. p. **Wm. Th. Malling** 1 25 do Malmö,
norw. par. **Blenda** 1 139 do Bergen,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Malmö,
norw. par. **Heinrich** 700 do Drammen.
26 lutego:
duń p. **Esther Maria** 1 118 do Bordeaux,
niem. par. **W. C. Frohne** 169 do Faaborga,
szw. par. **Broxvik** 998 do Tromsö,
szw. par. **Ribersborg** 723 do Rygi,

Statki powyższe wywiozły łącznie 133 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

13 lutego:
gd. par. **F. G. Reinhold** 706 do Hull.
14 lutego:
duń. par. **Katholm** 857 do Liverpoolu,
niem. par. **Lisbeth Cords** 496 do Londynu,
duń. par. **Uffe** 1164 do Liverpoolu (i z tow.),
szw. par. **Falkvik** 621 do Tynedocku.
15 lutego:
niem. mot. **Dietrich Bohnekamp** 582 do Harburga.
16 lutego:
szw. par. **Carrie** 739 do Londynu,
szw. par. **Ragnar** 430 do Tynedocku.
17 lutego:
szw. par. **Iris** 169 do Göteborga (i z tow.),
niem. par. **Edmund Halm** 426 do Rotterdamu,
niem. par. **Arnis** 631 do Grimsby.
19 lutego:
duń. żagl. z mot. **Gefion** 92 do Wismaru z drzewem.
21 lutego:
łot. par. **Kalpaks** 1 182 do Antwerpji,
niem. par. **Helmwiege** 660 do Ostendy.
22 lutego:
niem. licht. **Werra** 649 i
niem. licht. **Fulda** 645 do Amsterdamu,
niem. par. **Wiborg** 350 do Lubeki,
niem. par. **Elbing II** 340 do Rotterdamu.
24 lutego:
niem. par. **Danzig** 575 do Londynu,
szw. par. **Fortunatus** 799 do West-Hartlepoolu,
niem. par. **Hochsee** 756 do Gandawy.
25 lutego:
duń. par. **Hjortholm** 848 do Liverpoolu,
duń. par. **Danefeld** 724 do Londynu,
łot. par. **Maiga** 87 do Warnemünde,
niem. par. **Anni Ahrens** 554 do Londynu (i z tow.),
fsk. par. **Nina** 1 180 do Hangö (i z otrębami).

Statki powyższe wywiozły łącznie 68 300 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

14 lutego:
niem. par. **Dione** 657 z Bordeaux,
niem. par. **Nordmark** 568 z Rouen,
niem. par. **Anni Ahrens** 554 z Londynu.
15 lutego:
niem. p. **Heinrich Schuldt** 612 z Rouen.
16 lutego:
niem. par. **Elbing II** 340 z Hoganas,
duń. żagl. **Althea** 65 z Nakskov,
niem. par. **Commercial** 286 z Inverkeithing.
18 lutego:
norw. par. **Vestfold** 611 z Londynu.
19 lutego:
niem. par. **Alsen** 598 z Londynu,
łot. par. **Maiga** 87 z Kopenhagi.
20 lutego:
duń. par. **Farö** 277 z Koppenhagi,
łot. par. **Talvaldis** 252 z Dowru,
niem. par. **Pregel** 196 z Oslo.
21 lutego:
niem. par. **Hansa** 611 z Rosyth.
22 lutego:
niem. par. **Renate** 508 z Londynu.
23 lutego:
niem. par. **Mineral** 305 z Portsmouth,
niem. par. **Elbing III** 186 z Aarhus.
25 lutego:
grecki par. **Eleni S. Jossifogln** 2094 z San Nicolas,
belg. par. **Reine Elisabeth** 1485 z St. Nazaire,
duń. żagl. z mot. **Concordia** 87 z Kopenhagi.
26 lutego:
niem. par. **Stella** 332 z Plymouth.

Statki powyższe przywiozły łącznie 25 000 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

15 lutego:
niem. par. **Danzig** 575 z Caen.
16 lutego:
wł. par. **Maria Theresa** 2387 z Huelvy.
17 lutego:
niem. par. **Hochsee** 723 z Caen,
norw. par. **Blenda** 1139 z Meloyvar,
niem. par. **Industria** 1277 z Malmö.
21 lutego:
szw. par. **Mercur** 800 z Oskarshamnu.
23 lutego:
szw. par. **Göta** 674 z Oskarshamnu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 17 400 ton rudy i pirytu.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

18 lutego:
fsk. par. **Nina** 1 180 z Bony.
22 lutego:
łot. par. **Kurbads** 1 182 z Antwerpji.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 400 ton nawozów sztucznych.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

17 lutego:
niem. par **Freya** 826 do Rotterdamu.
18 lutego:
pol. par. **Wilno** 1 121 do Wenecji.
21 lutego:
niem. par. **Fricka** 1 583 od Rotterdamu.
23 lutego:
duń. mot. **Carl** 166 do Kopenhagi.
24 lutego:
niem. par. **Helene** 162 do Kłajpedy.
26 lutego:
norw. par. cyst. **Marna** 182 do Oslo.

Statki powyższe wywiozły łącznie 7 600 ton cukru i melasy.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

13 lutego:
norw. mot. **Bob** 269 z Helsingforsu,
szw. par. **Egon** 291 z Göteborga.
14 lutego:
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
niem. par. **Margareta** 170 z Hamburga,
niem. par. **August** 268 z Hamburga,
niem. par. **Marianne** 609 z Hamburga,
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
ang. par. **Baltara** 1387 z Londynu (i z pas.),
niem. p. **Botilla Russ** 583 z Hamburga,
ang. par. **Kovno** 1 477 z Hullu (i z pas.),
15 lutego:
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus,
fr. par. **Chateau Lafite** 1 284 z Bordeaux przez Gdynię,
szw. par. **Iris** 196 z Göteborga,
niem. par. **Kondor** 448 z Rotterdamu,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
16 lutego:
niem. par. **Käte** 903 z Antwerpji,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
17 lutego:
austr. mot. **Donau** 260 z Królewca,
ang. par. **Baltannic** 1034 z Rygi (i z pas.
ang. **p. Baltara** 1387 z Lipawy (i z pas.)
szw. par. **Karin** 197 z Sztokholmu.
18 lutego:
niem. par. **Elin** 348 z Rotterdamu.
19 lutego:
szw. par. **Sven** 196 z Tallinnu i Lipawy
niem. par. **Vulkan** z Kolonji.
20 lutego:
duń. par. **Hjortholm** 866 z Liverpoolu.
niem. par. **Bernhard** 367 z Hamburga,
niem. par. **Najade** 394 z Bremy.
21 lutego:
niem. par. **Borkum** 652 z Hamburga,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
ang. p. **Kolpino** 1 465 z Hullu (i z pas.),
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga,
norw. par. **Bomma** 461 z Oslo,
niem. par. **Helene** 162 z Hamburga.
22 lutego:
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
23 lutego:
niem. par. **Vineta** 299 z Szczecina,
szw par. **Ingeborg** 191 z Norrköpingu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki.
24 lutego:
niem. par. **Viktor** 469 z Nakskov,
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Lipawy (i z pas.),

niem. par. **Egeria** 382 z Rotterdamu.
25 lutego:
szw. par. **Smaland** 1 520 z Konstantynopola,
łot. par. **Laimons** 198 z Lipawy,
pol. par. **Tczew** 344 z Antwerpji,
pol. par. **Warta** 1698 z Casablanca,
norw. par. **Ara** 557 z Göteborga,
niem. par. **Ruth** 341 z Szczecina,
duń. par. **Halfdan** 854 z Kopenhagi,
szw. par. **Karin** 197 z Sztokholmu,
hol. par. **Iris** 720 z Amsterdamu,
duń. par. **Niord** 283 z Kopenhagi.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

13 lutego:
niem. par. **Luna** 279 do Bremy,
niem. par. **Lothar** 257 do Hamburga.
14 lutego:
hld. par. **Iris** 720 do Amsterdamu,
duń. par. **Uffe** 1164 do Liverpoolu (i z drzewem),
ang. par. **Baltara** 1387 do Lipawy (i z pas.),
15 lutego:
fr. par. **Seine** 843 do Bordeaux,
norw. mot. **Bob** 268 do Oslo,
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu,
niem. par. **Siegfried** 330 do Lipawy,
niem. par. **Botilla Russ** 583 do Rygi.
16 lutego:
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu,
ang. p. **Kovno** 1 477 do Hullu (i z pas.),
szw. par. **Themis** 383 do Karlshamnu,
17 lutego:
szw. par. **Iris** 169 do Göteborga (i z drzewem),
ang. par. **Baltannic** 1034 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Bacchus** 381 do Bremy,
niem. par. **Specht** 355 do Antwerpji.
18 lutego:
niem. par. **August** 268 do Hamburga,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Condor** 448 do Rygi,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
fr. par. **Chateau Lafite** 1284 do Rouen,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Marianne** 609 do Hamburga,
duń. par. **Niord** 283 do Kopenhagi,
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu.
19 lutego:
ang. par. **Baltara** 1397 do Gdyni (i z pas.).
21 lutego:
niem. par. **Gertrud** 504 do Szczecina,
duń. par. **Lituania** 3 940 do Nowego Jorku (i z pas.),
niem. par. **Najade** 394 do Rygi,
niem. par. **Borkum** 652 do Rygi.
22 lutego:
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Vulcan** 347 do Królewca.
23 lutego:
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo,
niem. par. **Elin** 348 do Rotterdamu,
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga.
fsk. p. **Navigator** 2 274 do Buenos Aires.
24 lutego:
ang. p. **Kolpino** 1 465 do Hullu (i z pas.),
niem. par. **Bernhard** 367 do Hamburga,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Londynu (i z pas.).
25 lutego:
hld. par **Odysseus** 606 do Antwerpji,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Anni Ahrens** 554 do Londynu (i z drzewem),
niem. par. **Silvia** 598 do Antwerpji,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi,
duń. par. **Faro** 277 do Kopenhagi.

MORSKI RUCH TOWAROWY.

14/II niem. par. **Eberhard** 388 trn z Hamburga z 580 t. drobnicy (Behnke i Sieg).

14/II niem. par. **Marianne** 609 trn z Hamburga z 185 t. drobnicy (Behnke i Sieg).

14/II szw. par. **Rurik** 247 trn ze Sztokholmu z 180 t. drobnicy (Behnke i Sieg).

14/II niem. par. **Anni Ahrens** 554 trn z Londynu z 1 350 t. żelastwa (Behnke i Sieg).

16/II niem. par. **Danzig** 575 trn z Caen z 1500 t. rudy (Behnke i Sieg).

16/II wł. par. **Maria Teresa** z Huelvy 6 500 t. rudy (Behnke i Sieg).

16/II niem. par. **Kaete** 903 trn. (Behnke i Sieg) z Antwerpji: 117 .t sody, 1 skrz. papieru, 11 rur z piaskowca, 16 bel używanych ubrań, 3 bele korku, 1 żelazna maszyna, 52 t. mączki kukurydzianej, 20 bel trzciny na laski, 22 t. blachy żelaznej, 33 sztaby żelaza okrągłego, 249 płyt żelaznych, 2 skrz. cygar, 2 skrz. motocykli, 1 skrz. części zapasowych, 5 skrz. samochodów, 5 skrz. ekstraktu mięsnego, 60 skrz. wody mineralnej, 10 bel gumy, 42 skrz. rur miedzianych, 37 bel skóry, 33 dr. farby anilinowej w proszku, 1080 skrz. mączki ryżowej, 39 bel konopi sisal, 1000 sztuk skór solonych, 5 beczek oleju rycynowego, 21 barr. niklu, 28 t. żelaza okrągłego, 8 bębnów kabla ołowianego, 1000 t. tomasówki.

16/II niem. par. **Commercial** z Inverkeithing z 600 t. złomu (Behnke i Sieg),

17/II niem. par. **Hochsee** 756 trn z Caen z 1660 t. rudy (Behnke i Sieg),

17/II norw. par. **Blenda** 1 139 trn z Blystadu z 3 600 t. rudy.

18/II norw. par. **Vestfold** 611 trn z Londynu z 1 380 t. złomu (Behnke i Sieg).

19/II niem. par. **Alsen** 598 trn z Londynu z 1 130 t. złomu (Behnke i Sieg).

21/II niem. par. **Hansa** 611 trn z Rosyth z 1 450 t. żelastwa (Behnke i Sieg).

21/II niem. par. **Bernhard** 367 trn z Hamburga wył. w kan. portowym (Prowe): 2 t. proszku pumeksowego, 26,8 t. kakao, 20 t. części maszynowych, 2 t. ziarn kakaowych, 4 t. cytryn, 11,5 t. pomarańcz, 11 t. oleju smarowego, 3 t. orzechów łuszcz, 1 t. kakao kraj., 6 t. tłuszczu jadalnego, 8 t. drzewa korkowego, 1,5 t. sardynek, 18 t. stearyny, 1,5 t. włókien vistra.

21/II hld. par. **Odysseus** 606 trn z Amsterdamu wył. w śpichrzu Baltic (Prowe): 500 t. superfosfatu, 22 t. proszku kakaowego, 8,5 t. migdałów, 30 t. kakao, 33,5 t. kawy, 6,5 t. masła kakaowego, 80 t. ryżu, 70 t. skór, 3,5 t. herbaty, 2,5 t. pieprzu, 10 t. ziarn kakaowych, 2 t. cykaty, 1 t. sułtanek, 58 t. koryntek, 16 t. śliwek susz., 2,5 t. sardynek, 5 t. oleju lnianego, 7,5 t. śledzi. 5 t. odpadków od skór, elemy 22,5 t., 12 t. prime. prem, ius.

18/II franc. par. **Chateau Lafite** 1284 trn (Worms) wyszedł do Dunkerki z 55,4 t. drobnicy i do Rouen z 98,4 t. drobnicy via Królewiec.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie lutego

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 69 624, sól 20, superfosfat 1 720, parafina 260, cement 400, oleje 12, sole potasowe 500, soda 20.

Prod. roślinne: jęczmień 1 200, owies 50, ow. strączkowe 77,5 mączka kartoflana 65, cukier sur. 3 155, rafinada 305, pasza dla bydła 200, melasa 199, drzewo 24 073, koniczyna 297, smoła 228.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 180, bydło żywe 45, skóry 58.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty, 20, mączka Thomasa 1 500, saletra chilijska 7 860, azotniak wapienny 5 100, ruda żelazna 7 610, żelazo i stal 104, żelastwo (złom) 8 400, maszyny 20.

Prod. roślinne: pszenica 680, ryż 70, żywica i kalafonja 32. oleje 482, ekstrakty garbnikowe 118.

Prod. zwierzęce: smalec 436, śledzie sol. 31, tłuszcze 221, skóry sol. 183, wełna 178.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21. 2.	Lituania	Baltic America Line
	„	„ „	13. 3.	Estonia	„
	„	„ „	31. 3.	Lituania	„
5. 3.	„ Londynu	„ Londynu	9. 3.	Tasso	Ellerman Wilson-Line
6. 3.	„ Hull	„ Hull	9. 3.	Kolpino	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
8. 3.	z Le Havre	do Le Havre	9. 3.	S. S. Pologne	Cie Generale
2. 3.	„	„ „	3. 3.	„ Virginie	Transatlantique

Rynek Drzewny

Organ dla handlu i przemysłu IX rok istnienia. Wychodzi w poniedziałki, środy i piątki.

Przegląd leśniczy

Czasopismo miesięczne dla leśniczych. Rok zał. 1876. Niezbędne dla każdego leśnika.

Numery okazowe bezpłatnie

Składnica Narzędzi Leśnych

dostarcza wszelkie narzędzia leśne po cenach ściśle wyliczonych. Katalog na żądanie.

Składnica Nasion Leśnych

dostarcza nasiona wszystkich drzew iglastych i liściastych.

Drukarnia

wykonuje szybko i starannie wszelkie zamówienia i posiada na składzie rozmaite formularze książkowości tartacznej i leśnej.

Administracja Przeglądu Leśniczego i Rynku Drzewnego

POZNAŃ, Wielkie Garbary 20, telef. 1820 i 3406

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Zamiana, zakup i sprzedaż znaczków zagranicznych.

Józef Kopczyński
Tczew, ul. Kościuszki 1.

SKARBOPOL

— Gdańsk —

Eksport węgla Polskich kopalni Skarbowych na Górnym Śląsku

Skarbopol — Kohlenvertrieb
G. m. b. H.
Töpfergasse 34, Danzig.

W Gdańsku Żeglarza Polskiego czytać można w kawiarniach:
„Elite", Holzmarkt 11, telefon 6888.
„Elite", Jopengasse 23.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukazał się drukiem

(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"
TCZEW, ulica Strzelecka 5.
Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.